PLATES-FORMES DE CHANGEMENT

METROLINX

Une agence du gouvernement de l'Ontario

UNION STATION
5
6
YRT
7
8504
2189

En 2009/2010, nous avons eu le grand plaisir d'accueillir officiellement GO Transit sous la bannière de Metrolinx. Ensemble, ces deux organisations s'en trouvent renforcées et plus efficaces. L'année a largement été consacrée à cimenter les relations et à continuer de poser, avec *Le Grand Projet*, les fondations d'un système de transport public pour une région qui clairement va de l'avant. Nous avons fait des progrès importants dans la transformation des attitudes et des comportements des migrants quotidiens dans notre région – en suscitant, en encourageant et en facilitant un engagement croissant pour les transports en commun publics chez une population ayant une préférence innée pour l'automobile. En dépit des défis posés par les circonstances économiques, nous avons accompli beaucoup de choses lors de notre première année ensemble.

METROLINX

Une agence du gouvernement de l'Ontario

Une Division de Metrolinx

Metrolinx
20 Bay Street, Suite 600 | Toronto, Ontario | M5J 2W3
Tél. : 416.869.3600 | Téléc. : 416.869.3525 | Web : metrolinx.com gotransit.com

© 2010, Metrolinx

TABLE DES MATIÈRES

01 MESSAGE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

02 MESSAGE DU PRÉSIDENT ET CHEF DE LA DIRECTION

03 UNE NOUVELLE PLATE-FORME DE CHANGEMENT

05 STRUCTURE DE GOUVERNANCE

08 VISION, MISSION, VALEURS

12 NOS PRIORITÉS ABSOLUES

- 13 Amélioration de l'expérience offerte aux usagers
- 17 Expansion et rendement du service de GO
- 21 Expansion du réseau de transport en commun de la RGTH
- 25 Politique et planification
- 27 La stratégie d'investissement
- 30 Durabilité

31 L'AVENIR

33 RÉSUMÉ DU BILAN FINANCIER

43 RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION RELATIVEMENT À L'INFORMATION FINANCIÈRE

44 ÉTATS FINANCIERS VÉRIFIÉS

MESSAGE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Au nom du conseil d'administration, j'ai le plaisir de vous présenter notre rapport annuel 2009-2010 pour cette année.

L'exercice fiscal 2009-2010 fut une année remplie de jalons importants pour Metrolinx.

Elle fut celle de la fusion de Metrolinx et de GO Transit, combinant l'expertise de Metrolinx dans la stratégie et la planification aux points forts de GO Transit dans la mise en œuvre des opérations et de projets.

Nous avons réussi à garantir un financement provincial s'élevant à 9,5 milliards de dollars pour l'expansion de l'infrastructure régionale des transports en commun.

Et, grâce à cet engagement, nous avons pu voir le *Grand Plan* évoluer du stade de planification à celui de l'action avec le début des travaux dans la Ville de Toronto et la région de York pour deux de ses cinq projets annoncés et, pour les trois autres, la progression à des phases avancées de préparation.

L'exercice 2010 fut également une année qui a renforcé la force de GO en lui permettant de se concentrer sur la fourniture d'un service de transport en commun faisant des usagers sa première priorité, avec une amélioration régulière dans toutes les mesures de performance.

Et ce fut une année de croissance importante dans l'infrastructure, avec le lancement du projet d'expansion de Georgetown South et le début de la revitalisation de la gare Union – le carrefour des transports en commun pour Canada.

Alors que nous poursuivons la construction de ces plates-formes de changement, je prévois que l'exercice 2010-2011 continuera d'être une année de croissance et de progrès encore plus grands.

Rob MacIsaac
Président du conseil d'administration

MESSAGE DU PRÉSIDENT ET CHEF DE LA DIRECTION

Ce fut une année de changement et de succès passionnants pour la nouvelle Metrolinx. En nous appuyant sur le travail de GO Transit et de l'ancienne Metrolinx, nous avons construit une organisation unifiée qui offre des solutions de mobilité pour la région du grand Toronto et de Hamilton (RGTH). Le mandat de Metrolinx est important et il est crucial pour la croissance et le développement d'un système de transport intégré pour la RGTH.

Metrolinx a défini plusieurs priorités importantes et a fait de grands progrès l'année dernière dans ces domaines.

Pour les clients de GO Transit, nous avons pris l'engagement d'en faire davantage pour améliorer l'expérience offerte aux usagers qui comptent chaque jour sur le service de GO. Nous continuons d'accroître et d'améliorer notre service afin d'offrir davantage de choix et d'options de déplacement qui attireront plus d'usagers dans les années à venir.

Partout dans la RGTH, nous construisons de nouvelles lignes de transport en commun afin de contribuer à l'augmentation de la fréquentation, à la création d'emplois et à l'intégration aux réseaux régionaux de transport en commun existants. En partenariat avec la province, les régions et les municipalités concernées, nous construisons une infrastructure de transport en commun plus solide destinée à répondre aux besoins de la région.

Afin de garantir l'aptitude de Metrolinx à continuer d'apporter des améliorations importantes à l'infrastructure, nous pensons aussi à l'avenir et nous déterminons des domaines dans lesquels de nouveaux investissements seront nécessaires pour poursuivre ces progrès dans le développement et l'expansion des transports en commun publics. Nous avons pris un très bon départ mais il nous en reste beaucoup plus à faire.

Un an après la fusion de GO Transit et de l'ancienne Metrolinx, la nouvelle Metrolinx est bien positionnée pour appuyer le développement d'un réseau de transport intégré. Alors que nous entrons dans l'exercice 2010-2011, nous avons un autre programme ambitieux et nous sommes impatients de continuer de jouer le rôle de champion pour le transport en commun public dans la RGTH. Nous ne pouvons réussir dans ces efforts qu'avec le soutien solide de la province, la coopération totale de nos partenaires régionaux et municipaux et l'engagement exceptionnel de tout notre personnel. Nous leur sommes tous reconnaissants de leurs contributions à notre travail.

J. Robert S. Prichard
Président et chef de la direction

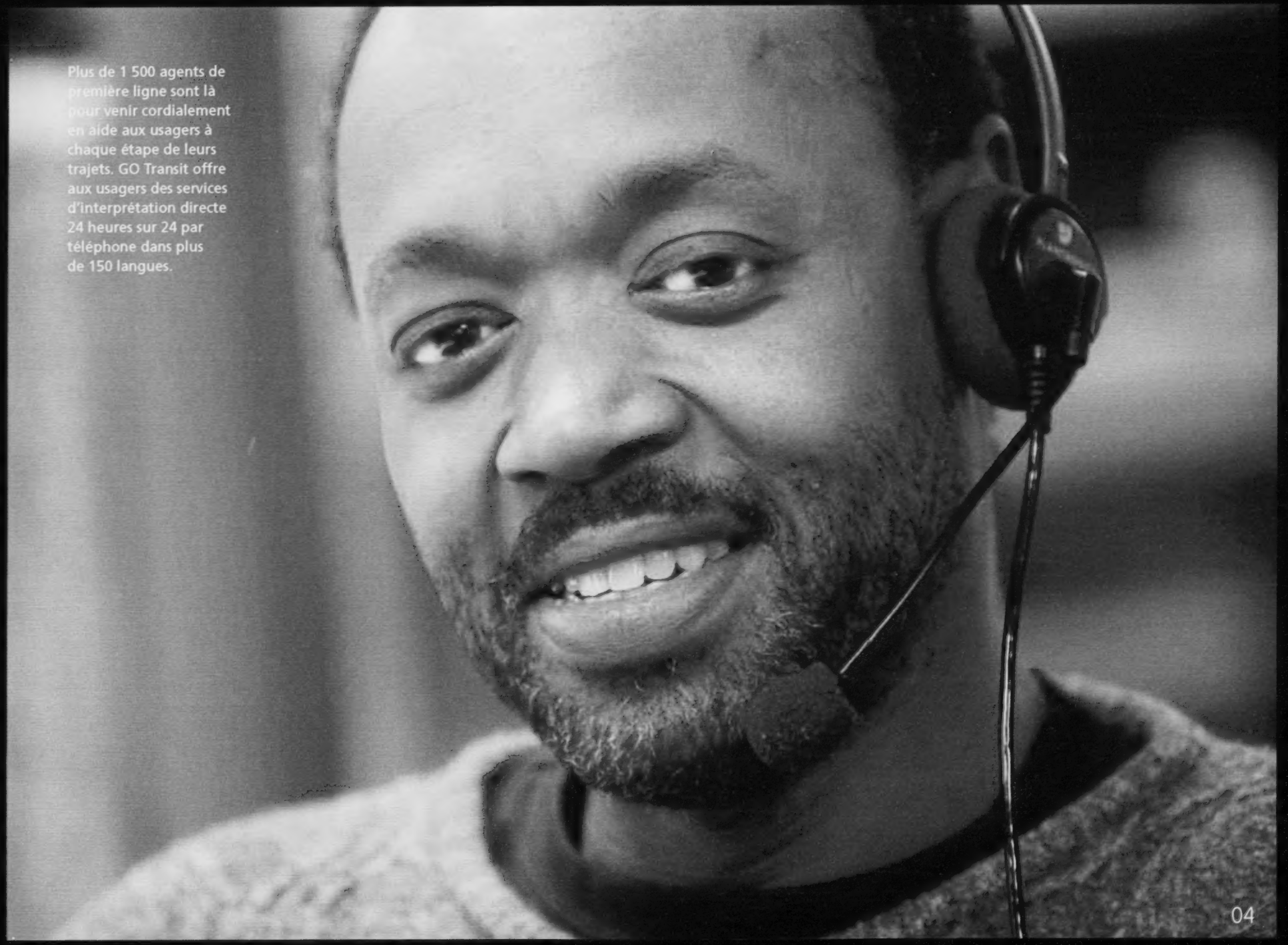
METROLINX ET GO TRANSIT : UNE NOUVELLE PLATE-FORME DE CHANGEMENT

Le 14 mai 2009, le gouvernement de l'Ontario a fusionné les deux agences pour créer une plate-forme plus solide pour le transport public. La nouvelle Metrolinx combine l'expertise de l'ancienne agence dans la stratégie et la planification à la compétence de GO Transit dans la mise en œuvre de projets, l'exploitation et le service à la clientèle.

La principale priorité de Metrolinx est l'aménagement d'un système de transport intégré pour la région du grand Toronto et de Hamilton (RGTH) – y compris des services de GO Transit améliorés et élargis. En tant qu'unité d'exploitation, GO Transit continuera de construire et d'exploiter le système de transport interrégional qui a fait de GO une marque extrêmement fiable et reconnue pendant les 40 dernières années.

Cette fusion consolide les fonctions de soutien transsectoriel et aligne les ressources en personnel sur les fonctions de base. Les politiques et les procédures normales d'exploitation de la société ont été mises à jour afin de veiller à ce que cette organisation récemment intégrée soit plus efficace dans la réalisation de son mandat important.

La nouvelle Metrolinx comprend un personnel de plus de 1 900 personnes, avec un petit plus de 250 postes de direction et de supervision et plus de 1 500 employés en première ligne des services offerts par GO Transit.



Plus de 1 500 agents de première ligne sont là pour venir cordialement en aide aux usagers à chaque étape de leurs trajets. GO Transit offre aux usagers des services d'interprétation directe 24 heures sur 24 par téléphone dans plus de 150 langues.

STRUCTURE DE GOUVERNANCE

Metrolinx est dirigé par un conseil d'administration nommé par le ministre des Transports de l'Ontario et composé d'experts dans les finances, l'urbanisme, le droit, le service à la clientèle, les ressources humaines, l'aménagement communautaire et d'autres disciplines. Le conseil se réunit six fois par an, y compris pour quatre réunions qui ont des séances ouvertes au public.

Conseil d'administration de Metrolinx

Rob MacIsaac, président
Président, Mohawk College

Peter R. Smith, vice-président
Président et cofondateur d'Andrin Limited

J. Robert S. Prichard
Président et chef de la direction

Elyse Allan
Présidente et chef de la direction, GE Canada

Jennifer E. Babe
Partenaire, Miller Thomson LLP

Paul Bedford
Conseiller en urbanisme et chef émérite de la planification, Ville de Toronto

Rahul Bhardwaj
Président et chef de la direction, Toronto Community Foundation

Tony Gagliano
Président exécutif et chef de la direction de St. Joseph Communications

Joseph A.G. Halstead
Ancien commissaire du développement économique, de la culture et du tourisme, Ville de Toronto

Richard Koroscil
Président et chef de la direction, aéroport international John C Munro de Hamilton

Nicholas Mutton
Vice-président exécutif, ressources humaines et administration, Four Seasons Hotels and Resorts

Lee Parsons
Partenaire fondateur, Malone Given Parsons Ltd.

Rose M. Patten
Première vice-présidente à la direction, chef des ressources humaines et première conseillère en leadership, BMO Groupe financier

Stephen Smith
Cofondateur et président de First National Financial LG et de son conseil d'administration

Douglas Turnbull
Président suppléant de Valeur Mobilières TD

Les meilleures pratiques de gouvernance de la Régie ont été reprises et améliorées dans le conseil de la nouvelle Metrolinx. Cet engagement et les résultats de Metrolinx à cet égard ont été reconnus par le vérificateur général de l'Ontario dans son rapport annuel de 2009.

Nos principales activités de gouvernance pour cette année comprennent ce qui suit :

- Une Charte du Conseil d'administration a été approuvée par le conseil de la nouvelle Metrolinx en juillet 2009. Ce document confirme la fonction générale d'intendance du conseil et définit les rôles et les responsabilités du conseil en ce qui concerne les questions opérationnelles et financières, la planification de la surveillance et de la succession de la direction et l'efficacité du conseil et des comités. La Charte met également en place un processus rigoureux pour la formation des administrateurs et l'évaluation du conseil et des comités.
- Le même mois, le conseil a également approuvé un Code de conduite commerciale et de comportement éthique pour les administrateurs. Ce document illustre les normes de conduite et de comportement éthique que l'on attend de tous les membres du conseil d'administration de Metrolinx et souligne avec vigueur le rôle que les membres du conseil jouent dans le maintien d'une culture d'intégrité dans l'ensemble de l'organisation. En accord avec les meilleures pratiques et pour en souligner l'importance pour l'organisation, ce document a été signé par chacun des administrateurs et a été affiché sur le site Web de Metrolinx.
- Le conseil de la nouvelle Metrolinx a également conservé une structure de comités solide, établissant quatre comités du conseil – vérification, gestion des finances et des risques, ressources humaines et rémunération, service à la clientèle et gouvernance – afin de garantir l'efficacité de l'organisation. Ces comités étudient régulièrement des questions importantes dans le cadre de leurs mandats respectifs et préparent des recommandations pour le conseil d'administration. Un cadre de référence et des plans de travail complets pour les comités ont été élaborés afin de les guider et de garantir un niveau approprié de surveillance.
- Le conseil de Metrolinx continue de participer aux activités de planification stratégique officielles de la Régie. En plus de deux réunions individuelles d'une journée complète spécialement axées sur l'établissement des stratégies et des priorités, la direction demande régulièrement l'avis du conseil d'administration sur des questions stratégiques pendant les réunions trimestrielles du conseil d'administration et lorsque cela est pertinent.

Sur ces 40 années d'existence, GO est devenue une marque extrêmement reconnue et digne de confiance. La nouvelle Metrolinx combine l'expertise en stratégie et en planification de l'ancienne agence avec la compétence de GO dans la mise en œuvre de projet, l'exploitation et le service à la clientèle.

Metrolinx a confirmé un énoncé de vision et de mission pour guider cette nouvelle organisation née d'une fusion – une raison d'être claire appuyée par la vision et la mission de GO Transit – avec des principes partagés qui gouvernent nos actions collectives.

VISION, MISSION, VALEURS : UNE PLATE-FORME POUR NOS CONVICTIONS

Metrolinx

Vision Travailler ensemble pour transformer la façon dont la région se déplace.

Mission Assurer la promotion, le développement et la mise en œuvre de solutions de transport pour la région du grand Toronto et de Hamilton (RGTH).

GO Transit

Vision Être le choix préféré des voyageurs régionaux dans la région du grand Toronto et de Hamilton (RGTH).

Mission Être un service de transport régional axé sur les besoins de sa clientèle.

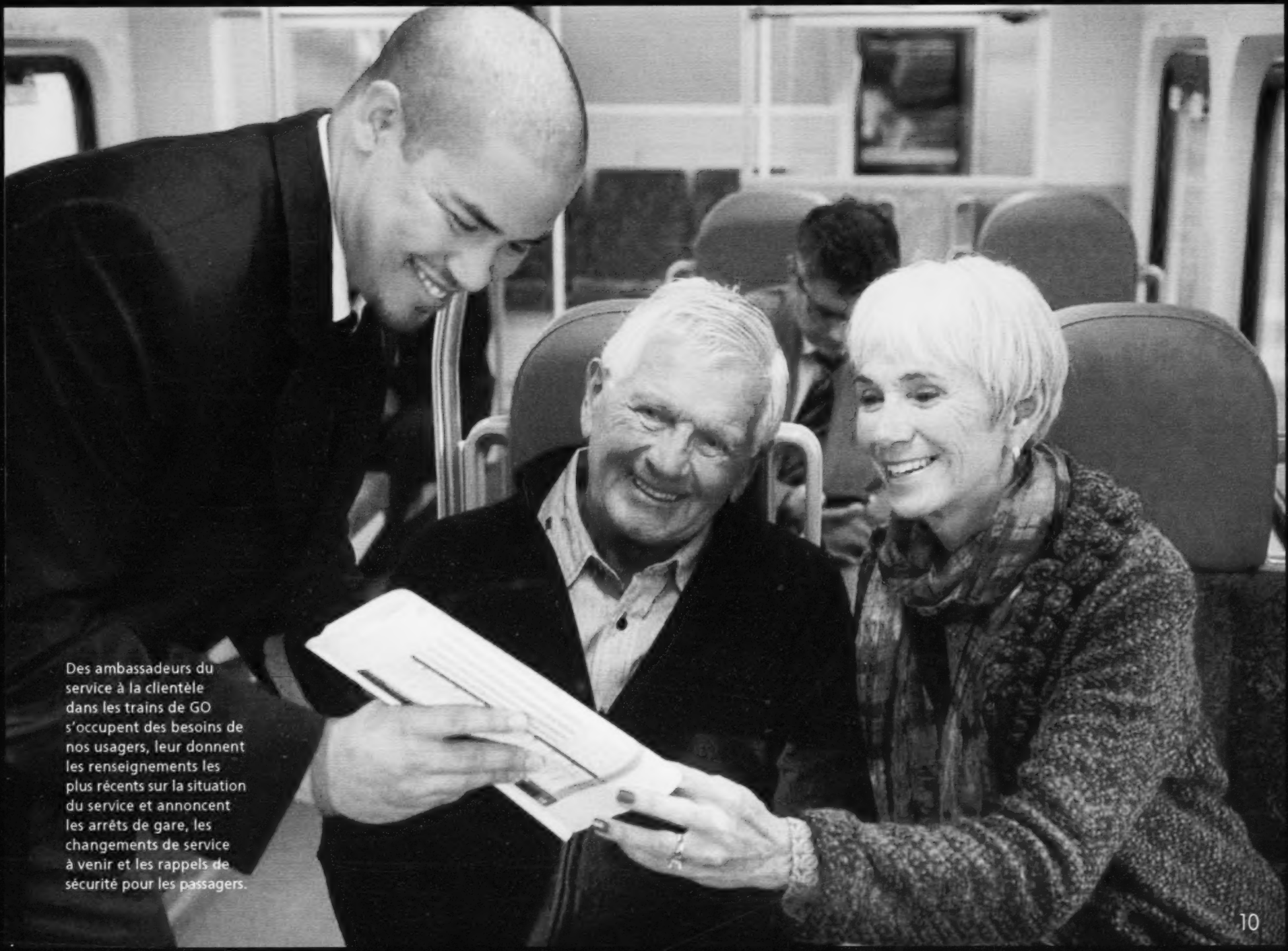
Valeurs *Engagement* - Nous agirons avec un degré élevé d'énergie et d'engagement reflétant l'importance de notre travail. Nous nous tiendrons nous-mêmes responsables de nos décisions et nos engagements envers les collectivités que nous servons. Nous nous efforcerons de créer un cadre dans lequel nous sommes entièrement engagés et nous prenons des initiatives.

VISION, MISSION, VALEURS : UNE PLATE-FORME POUR NOS CONVICTIONS

Service - Nous placerons constamment notre travail dans le contexte des gens et de l'utilité publique que nous servons. Nous anticiperons, comprendrons et dépasserons continuellement les attentes de notre clientèle. Nous placerons les besoins de notre clientèle, des parties prenantes et des collectivités au centre de nos prises de décision dans toute l'organisation.

Collaboration - Comme groupe d'individus, nous travaillerons ensemble dans un esprit de confiance et de respect afin de réaliser notre vision partagée. Nous chercherons activement les occasions de collaborer à l'intérieur de l'organisation comme à l'extérieur. Intérieurement, nous travaillerons chacun avec d'autres unités organisationnelles pour atteindre nos buts communs. Si notre travail soutient celui de clients internes, nous travaillerons à remplir et dépasser leurs attentes. Extérieurement, nous serons reconnus par nos parties prenantes comme étant des partenaires solides.

Innovation - Nous encouragerons la créativité, l'innovation et la prise de risque éclairée pour parvenir à une croissance personnelle et une réussite organisationnelle. Nous créerons un cadre qui invite tout le personnel à s'engager et à réaliser tout son potentiel. Au moyen de mentorat et de formation, nous permettrons aux capacités de direction de s'épanouir en chacun de nous. Nous résoudrons la complexité afin d'offrir une expérience « facile » à notre clientèle et nous adopterons l'innovation pour remplir notre mission.



Des ambassadeurs du service à la clientèle dans les trains de GO s'occupent des besoins de nos usagers, leur donnent les renseignements les plus récents sur la situation du service et annoncent les arrêts de gare, les changements de service à venir et les rappels de sécurité pour les passagers.

Cela a été une année extraordinaire pour la nouvelle Metrolinx. Suite à notre fusion avec GO Transit, la province de l'Ontario a annoncé un financement de 9,5 milliards de dollars pour la construction de projets de transport prioritaires et, au moyen de GO Transit, l'offre de la meilleure expérience de transport possible pour notre clientèle.

Maintenant que nous sommes dans une meilleure position d'agir vers notre objectif d'un système de transport intégré pour la RGTH, nous avons travaillé de manière minutieuse et créative à réussir dans nos trois priorités absolues :

NOS PRIORITÉS ABSOLUES : UNE PLATE-FORME POUR NOTRE RÉUSSITE

1. Aussi fiable et efficace que soit GO Transit, améliorons-le encore. Faisons de notre clientèle la force motrice derrière tout ce que notre organisation entreprend.

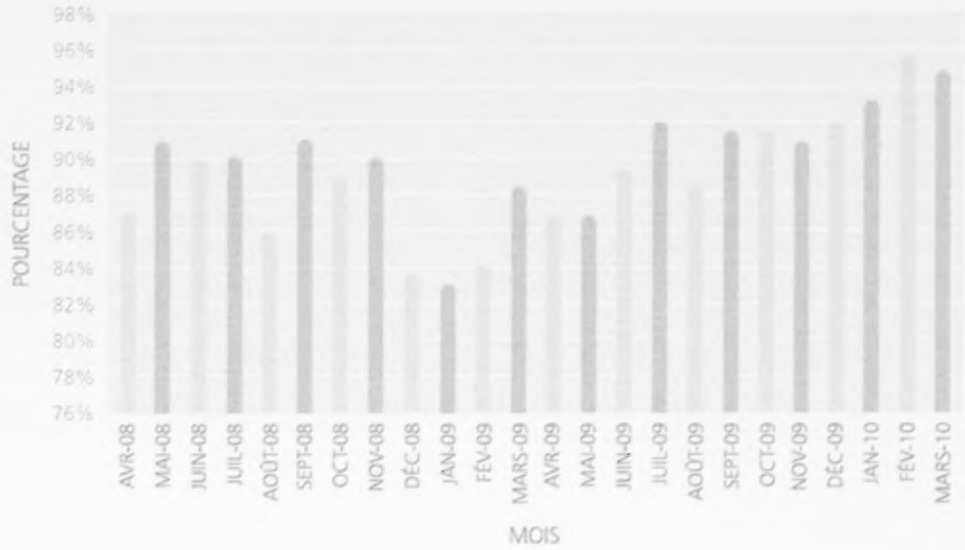
2. Construisons les projets de transport de 9,5 milliards de dollars dans la RGTH. Construisons-les rapidement et construisons-les bien.

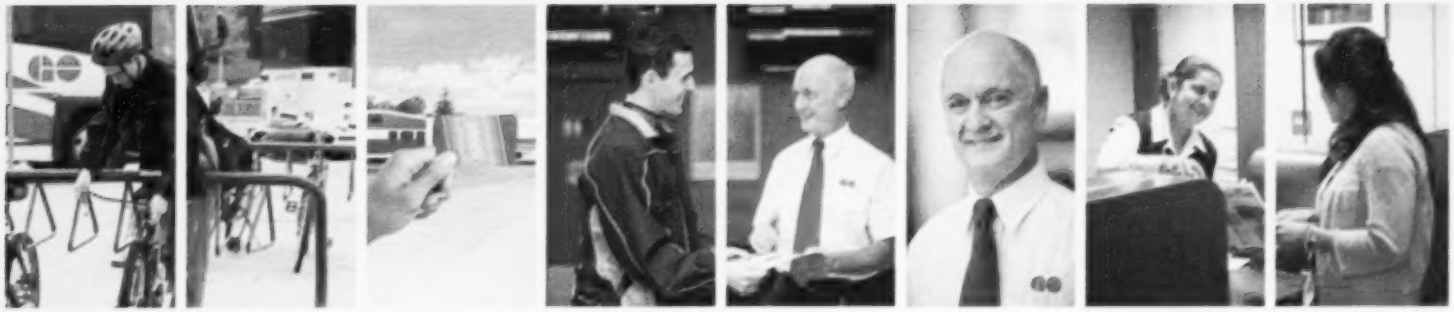
3. Commençons la conversation avec les citoyens de la région pour déterminer comment nous allons payer le reste du *Grand Projet*. Commençons dès maintenant, bien avant la date du 1er juin 2013 imposée par la loi pour la remise d'un compte rendu.

GO a réussi sept mois successifs de ponctualité améliorée. Nous avons réalisé un taux de ponctualité annuel de 91 % dans les services ferroviaires, comparé au taux de l'année précédente de 88,1 %. Le service GO Bus a continué d'offrir un taux de ponctualité de 98 à 99 %. Nos usagers l'ont remarqué. Les plaintes concernant la fiabilité pour les trois derniers mois de 2009 ont chuté de 37 % par rapport à la même période l'année précédente.

L'EXPÉRIENCE OFFERTE À LA CLIENTÈLE : UNE PLATE-FORME D'AMÉLIORATION

PONCTUALITÉ D'AVRIL 2008 À MARS 2010





La priorité de GO Transit est sur la sécurité, le confort et la commodité de ses services pour ses clients, qui définissent souvent l'idée d'un confort accru par l'idée d'avoir un siège pour leur trajet. Par conséquent, nous avons commencé à utiliser des trains plus longs de 12 voitures, offrant 315 sièges de plus par voyage. L'aménagement que nos clients nous réclament le plus – des abris chauffés – fait partie de notre programme de remise à neuf des gares GO.

Des aires de stationnement pratiques et facilement accessibles ont un effet direct sur le degré et le volume de fréquentation et sur la qualité de l'expérience de transport vécue par nos usagers. Nous avons ajouté plus de 5000 nouvelles places de stationnement en 2009 – dépassant notre cible de 2000 places par an. De nouvelles structures de stationnement à plusieurs étages ont été ouvertes aux gares GO de Whitby et d'Aurora, ainsi que plusieurs aires de stationnement à ciel ouvert. En 2010, nous entreprendrons des constructions aux gares GO d'Ajax, de Centennial et d'Erindale, alors que la conception a déjà commencé pour les gares d'Oakville, de Clarkson et de Pickering. Et presque toutes les gares GO possèdent maintenant des aires de rangement pour les bicyclettes – le programme de rangement pour bicyclettes est terminé à 95 %.

De la mise en place de rampes d'accès pour nos trains à l'offre de renseignements pertinents sur nos services, nos nouveaux ambassadeurs du service à la clientèle à bord des trains GO remplissent de nombreuses fonctions. Depuis leur arrivée à bord il y a deux ans, les éloges de la part de notre clientèle ont augmenté de 200 %.

Notre clientèle devrait être en mesure d'utiliser un système de tarif continu et intégré pour tous les réseaux de transport dans la région. En 2009, la province, par l'intermédiaire de GO Transit, a lancé la carte ***PRESTO***. Tout au long de l'année, nous nous sommes préparés pour une mise en place complète avec des essais sur la ligne Lakeshore West de GO Transit, les transports en commun d'Oakville et de Burlington et l'accès au métro TTC à la gare Union. L'utilisation par les usagers de la carte PRESTO a commencé en mai 2010 et son lancement continue jusqu'à sa mise en place complète prévue pour 2011.

L'EXPÉRIENCE OFFERTE À LA CLIENTÈLE : UNE PLATE-FORME D'AMÉLIORATION

FRÉQUENTATION MOYENNE EN JOUR DE SEMAINE					FRÉQUENTATION TOTALE	
	Jan 2010	Fév 2010	Mars 2010	Trimestre finissant en mars 2010 par rapport au trimestre finissant en mars 2009	Exercice fiscal finissant en mars 2010 par rapport à l'exercice finissant en mars 2009	But de l'exercice 2009/2010
Général	213 490	210 760	219 000	4,8 %	1,2 %	4,5 %
Train	176 830	175 890	181 950	2,4 %	-0,2 %	
Autobus	36 660	34 870	37 050	16,9 %	9,4 %	

Notre clientèle nous a également dit qu'elle a besoin de renseignements – rapides, précis et plus accessibles. Nous avons donc modernisé notre technologie – le long des lignes de chemins de fer et en ligne. GO a installé à la gare Union et dans d'autres gares un nouveau système de panneaux électroniques donnant aux usagers les détails les plus récents sur les horaires de leurs trains. Et nous avons lancé un site Web plus convivial pour GO Transit avec un système de navigation plus intuitif.

Nous avons aussi conclu un partenariat avec Google afin de donner à notre clientèle un nouveau moyen d'obtenir des renseignements sur les itinéraires. Le planificateur de parcours de Google Transit incorpore les renseignements sur les horaires de GO avec ceux des transports en commun d'Oakville, de Hamilton et de la région de York afin de produire un itinéraire intégré complet avec directions, transferts et une carte. Offerte en 45 langues, la fonction Transit dans Google Maps est accessible sur les appareils mobiles et à toute personne utilisant des lecteurs d'écran ou des afficheurs en braille. Au cours des prochains mois, d'autres réseaux locaux de transport en commun adopteront cet outil au service des usagers.

Actuellement, 58 000 usagers de GO reçoivent des mises à jour sur le transport par l'intermédiaire de nos alertes par nouvelles électroniques. À leur demande, nous avons changé l'intervalle des alertes de 30 à 15 minutes. Nous conduirons des sondages plus fréquents afin de pouvoir répondre plus efficacement aux besoins de nos clients. Nous avons également ouvert de nouvelles voies de communication sur Facebook et Twitter.

La fréquentation continue d'augmenter. Le service ferroviaire initial de GO transportait 2,5 millions de passagers en 1967. Aujourd'hui, GO Transit transporte plus de 55 millions de passagers dans son réseau de trains et d'autobus.

GO Transit se concentre à offrir un service qui place sa clientèle en premier. Pour répondre à ses besoins, nous avons ajouté deux nouveaux trains en semaine sur la ligne de Milton, offrant ainsi aux usagers 1600 places supplémentaires pendant chaque heure de pointe. Nous avons également ajouté un train supplémentaire pour l'heure de pointe de l'après-midi sur la ligne de Lakeshore East très occupée. L'achat de vingt voitures à deux étages au cours de l'année financière nous permet d'augmenter encore le service que notre clientèle nous a demandé.

EXPANSION DU SERVICE GO : UNE PLATE-FORME POUR LES GENS

Nous avons lancé des services quotidiens d'autobus GO à destination de ***Peterborough, Kitchener/Waterloo*** et la ***région de Niagara*** et, pour l'été, un service de train touristique entre Toronto et Niagara Falls pour les fins de semaine. Le train très prisé vers Niagara a attiré 50 000 voyageurs sa première année, dont 85 % d'entre eux étaient de nouveaux clients de GO.

En partenariat avec ***Sheridan College*** et ***Oakville Transit***, GO a créé une ceinture pour autobus dans le campus du collège qui a contribué à une augmentation importante de la fréquentation sur ce trajet. Depuis, nous avons ajouté de nouveaux arrêts d'autobus avec des aménagements appropriés aux ***universités de Trent, de Wilfrid Laurier*** et ***de Waterloo***. Plusieurs aires de parc-o-bus ont été mises en place pour d'autres services d'autobus.

Nous avons commencé la construction du ***couloir de transit rapide d'autobus de Mississauga***, qui, une fois terminé, s'étendra d'Oakville à la région de Durham. Cette nouvelle route à deux voies réservée aux autobus améliorera l'efficacité des opérations et la ponctualité du service. La première phase comprend deux aires de parc-o-bus avec des aménagements pour les usagers. L'alignement routier le long de l'autoroute 403 a été planifié afin de minimiser les effets sur l'environnement naturel.

Au fur et à mesure de l'élargissement des zones de service, les systèmes de technologie de l'information ont été mis à jour pour les services d'autobus comme de trains, avec des systèmes radio, un GPS et un SAEI. Pour accommoder un parc de véhicules croissant, de nouvelles installations d'entrepôt d'autobus à Milton et à Bramalea accueilleront nos activités accrues.

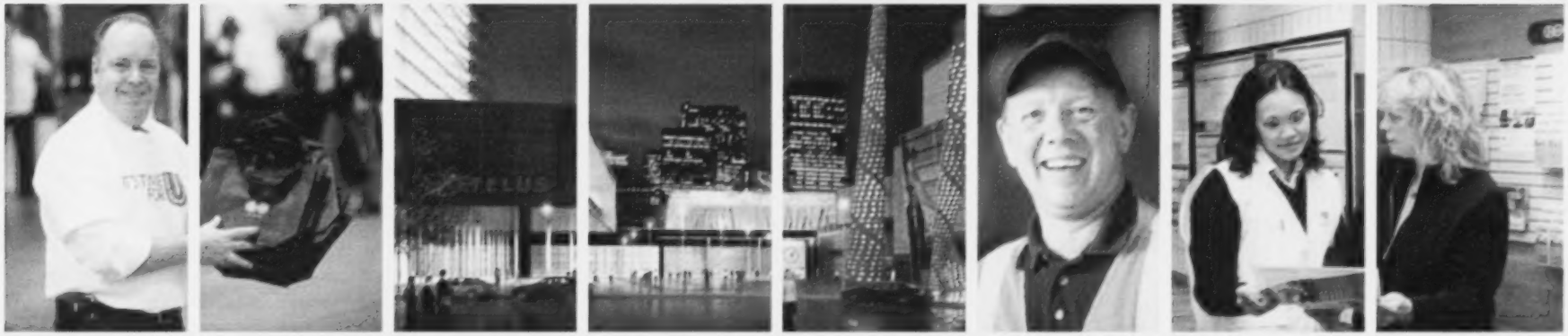
La possession de couloirs ferroviaires est stratégiquement importante pour l'avenir de GO Transit. En plus de la subdivision de Weston de CN acquise pendant l'année financière de 2009 pour des services ferroviaires GO accrus entre le centre-ville de Toronto et des régions au nord-ouest de la ville, nous avons pris possession de la partie inférieure du couloir de Barrie. GO est maintenant propriétaire d'un segment de liaison d'une longueur de 60 milles entre le centre-ville de Toronto et Barrie. Nous avons aussi fait l'acquisition d'un segment important de la ligne Lakeshore West, cette section allant de la gare d'entretien de Willowbrook à la gare Union. Ces acquisitions permettront à GO d'offrir un service plus fiable à ses usagers.

De nombreuses gares de GO sont en construction avec le lancement de systèmes de fonte des neiges sur les quais, la modernisation continue des normes d'accessibilité, de nouveaux tunnels et passerelles entre les structures de stationnement et les quais et l'installation de systèmes de technologie de l'information pour aider nos usagers dans leurs trajets quotidiens.

La reconstruction du quai couvert de la gare Union a commencé le 11 janvier 2010. Âgée de plus de 80 ans et ayant grand besoin d'être réparée, la structure sera transformée en un atrium de verre pour lui donner une apparence et une sensation légère et passionnante.

À la gare Union, des travaux sont actuellement en cours pour moderniser le système de rails et de signalisation afin d'augmenter la capacité et améliorer la fiabilité de ce couloir crucial. Étant déjà la gare de transport de passagers la plus achalandée au Canada, la gare Union verra son trafic se multiplier au cours des prochaines années suite à l'expansion du transport public rapide régional.

Le plan de revitalisation de cinq ans pour la gare Union est mis en œuvre par phases afin de minimiser les interruptions de service et les perturbations pour nos usagers. Chaque phase nous rapprochera d'un cadre entièrement modernisé. Les systèmes électriques, mécaniques et de communication seront remplacés; l'accès aux quais sera remis à neuf; les éléments historiques de ce bâtiment vieux de près d'un siècle seront préservés.



EXPANSION DU RÉSEAU DE TRANSPORT : DE NOUVELLES PLATES-FORMES POUR LA RGTH

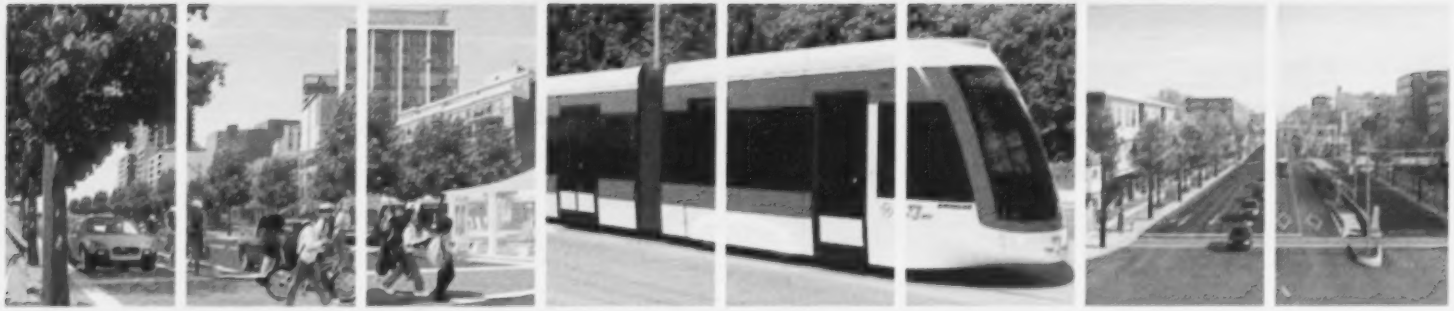
L'année financière a commencé avec l'annonce d'un financement provincial de 9,5 milliards de dollars pour les cinq grandes initiatives du transport en commun régional, des projets que Metrolinx avait auparavant définis comme faisant partie des quinze priorités absolues du Grand Projet. Ces nouvelles lignes de transport en commun aideront à augmenter la fréquentation, à créer des emplois, à améliorer la qualité de l'air, à réduire la durée des trajets et à augmenter l'accès à d'autres réseaux de transport en commun dans la région du grand Toronto et de Hamilton.

Les travaux ont commencé sur le premier segment de la ***voie rapide York Viva*** le long de la route 7 de Markham Centre à Richmond Hill Centre. La voie rapide permettra aux autobus Viva de circuler librement dans la région de York, quel que soit le volume de circulation utilisant la route ordinaire, offrant ainsi un service plus rapide et plus fiable aux usagers. On estime à 11 000 le nombre d'emplois qui seront créés et soutenus par la construction de la voie rapide York VIVA de 1,4 milliard de dollars. Le premier tronçon sera prêt en 2014.

La construction du projet de ***train léger sur rail (TLR) de Sheppard East*** est également en cours. Metrolinx supervisera la mise en œuvre du projet par la TTC et sera propriétaire de la nouvelle ligne, qui sera entièrement intégrée au réseau actuel de transport en commun de Toronto d'ici 2014, à temps pour les Jeux panaméricains. La ligne de train léger sur rail de 14 kilomètres est construite sur Sheppard Avenue East dans un droit de passage réservé allant de la station de métro Don Mills à l'entrepôt de Conlins, juste après Morningside. D'un coût de 950 millions de dollars, le projet créera et soutiendra directement ou indirectement 9 500 emplois environ pendant la construction.

La construction d'un nouveau projet important de TLR traversant la ville le long d'Eglinton Avenue est prévu pour 2011. Dans sa première phase, cette ligne parcourra environ 20 kilomètres de la station Kennedy à Jane Street et, quand la seconde phase sera terminée, l'aéroport Pearson. Entre Keele Street à l'ouest et Laird Avenue à l'est, 11 kilomètres du trajet se feront dans un tunnel. La construction de ce projet important, qui coûtera environ 4,6 milliards de dollars, créera ou soutiendra environ 46 000 emplois.

Le TLR de Finch s'étendra de la nouvelle ligne de métro de Spadina West à Humber College. De futures phases prévoient la prolongation de la ligne du métro Spadina au



métro Yonge et, potentiellement, plus loin jusqu'à la station de métro Don Mills. À un coût estimé de 1,2 milliard de dollars, le projet commencera en 2015, créant ou soutenant près de 12 000 emplois pendant les cinq ans prévus pour la construction.

La ***ligne Scarborough de liaison rapide*** transporte actuellement 45 000 passagers par jour et représente une pièce essentielle du réseau de transport en commun depuis son ouverture en 1985. En partenariat avec la TTC, Metrolinx transformera cette ligne en un TLR et la prolongera jusqu'à Sheppard Avenue. Les travaux commenceront au second semestre de 2015 afin de ne pas perturber les Jeux panaméricains et ils se termineront en 2020. Le projet, estimé à 1,4 milliard de dollars, créera ou soutiendra près de 14 000 emplois pendant la construction.

En collaboration avec Metrolinx, la Ville de Hamilton mène une étude de faisabilité pour les plans de la ville concernant une ligne de liaison rapide le long de Main Street. L'analyse des avantages menée par Metrolinx a démontré que les trois options, un service complet d'autobus directs, un service complet de TLR et un service partiel de TLR, pourraient répondre aux besoins de transport à long terme le long du couloir est-ouest de la ville et produiraient des avantages nets pour la région. Outil clé dans l'évaluation de projets, l'analyse des avantages mesure les répercussions financières, économiques, environnementales et sociales de chaque projet de transport public sur un horizon à long terme de 30 ans.

Metrolinx a été en consultation approfondie avec des organisations communautaires locales et des particuliers résidant près du couloir ferroviaire de Georgetown South. En réponse à leurs réactions importantes, nous avons apporté un certain nombre de modifications et d'améliorations au projet, en accord avec notre engagement d'atténuer les effets défavorables sur les collectivités avoisinantes. Par exemple, l'utilisation de locomotives conformes aux normes de niveau 4 réduira les émissions d'oxydes d'azote de plus de trois quarts par rapport aux estimations originales.

EXPANSION DU RÉSEAU DE TRANSPORT : DE NOUVELLES PLATES-FORMES POUR LA RGTH

Les voies ferrées nord-sud de la ligne Georgetown de GO seront abaissées dans la zone Junction de Toronto afin qu'elles passent au-dessous de la ligne Toronto North du Chemin de fer Canadien Pacifique. En séparant le trafic des marchandises du trafic des passagers, le ***projet West Toronto Diamond*** améliorera la fiabilité du service GO et entraînera une réduction de la pollution et du bruit pour les résidents, en raison de la réduction du nombre de trains s'arrêtant ou passant au ralenti dans le quartier.

La construction a cependant été bruyante pour certains résidents, en particulier à cause de l'utilisation de marteaux de percussion pour enfoncer des tuyaux en acier dans le sol. À ce jour, 85 % des pieux de fondation nécessaires au projet ont été installés. En juin 2009, nous avons adopté une technologie plus silencieuse et, par conséquent, le bruit provenant de nos travaux fut réduit de moitié. Nous avons également adopté d'autres mesures supplémentaires, comme nous l'a ordonné l'Office des transports du Canada, et nous sommes en complète conformité avec sa décision.

Georgetown South est une initiative d'expansion d'un milliard de dollars financée par le gouvernement fédéral, le gouvernement provincial et les municipalités locales au moyen du Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique. Quand elle sera achevée en 2015, elle apportera des améliorations importantes au transport public dans la région nord-ouest de Toronto et la région de Peel, y compris une navette ferroviaire de liaison entre la gare Union et l'aéroport Lester B. Pearson.

POLITIQUE ET PLANIFICATION : UNE PLATE-FORME STRATÉGIQUE

Metrolinx a également augmenté sa capacité stratégique en 2009, en faisant des progrès considérables pour veiller à ce que la mise en œuvre reste fidèle au Grand Projet – la première manifestation de l'intégration de l'utilisation du sol et de la planification des transports.

Le concept de ***centre de mobilité*** en est peut-être la meilleure preuve, alors que la création de directives pour aider les municipalités et les décideurs est près d'être achevée. Parmi les 51 centres de mobilité définis par le *Grand Projet*, six profitent déjà de la direction de Metrolinx vers un transport multimodal amélioré et une meilleure intégration de l'utilisation du sol.

Le plan conceptuel de création et de mise en œuvre du ***centre de mobilité Kipling*** est achevé et le travail continue parmi les partenaires de Hydro et de Metrolinx pour officialiser la coordination des opérations sur ce chantier. Cette gare interrégionale et multimodale intégrera les services autobus et ferroviaires de GO, les services d'autobus et de métro de la TTC et les services d'autobus de Mississauga Transit. Les fonctions de transport en commun à ce centre LEED de niveau Or sont conçues pour fonctionner harmonieusement et le pôle se connectera fortement au tissu urbain, aux quartiers et aux communautés avoisinantes.

Notre programme ***Smart Commute*** (navette intelligente) travaille directement avec des employeurs importants de la RGTH afin d'améliorer les options de transport – telles que le covoiturage, l'utilisation de la bicyclette et des transports en commun – pour leurs personnels. En 2009 et 2010, 27 nouveaux employeurs ont adhéré au programme Smart Commute, amenant le total à 140 sociétés représentant 345 000 migrants quotidiens. Les nouveaux membres comprennent Ceridian, Rogers Communications, LoyaltyOne, Liberty Village BIA, Ontario Power Authority, Sheridan College et Nestlé Canada.

Pour la première fois en Ontario, le programme Transit Partnerships Innovation (transport partenariats innovation) a élaboré avec succès une directive commune pour les appels d'offres et des normes de rendement communes pour les véhicules. Suite à une collaboration avec neuf municipalités et trois organismes sans but lucratif, l'achat de 126 autobus spécialisés de 8 mètres à plancher bas et haut économisera aux opérateurs de véhicules de transport en commun environ 4 millions de dollars.

Électrifiation de GO

Metrolinx a lancé une étude de faisabilité pour l'ensemble du réseau ferroviaire de GO afin de trouver des solutions futures pour remplacer les trains diesel existants. L'étude abordera des facteurs pour comparer les technologies, y compris la fiabilité et l'entretien, les répercussions sur l'environnement et la santé, sur les collectivités et l'utilisation du sol, sur l'économie et l'ensemble du réseau, en particulier le financement. L'étude doit s'achever d'ici la fin de 2010.

Metrolinx Reconnue

Metrolinx a reçu le prix d'excellence dans la planification de 2009 de l'Institut canadien des urbanismes en reconnaissance du *Grand Projet*, son plan de transport sur vingt-cinq ans pour la RGTH.

LA STRATÉGIE D'INVESTISSEMENT : UNE PLATE-FORME DE FINANCEMENT

« Au plus tard le 1er juin 2013, la Régie fournit au ministre et aux présidents des conseils des municipalités du secteur régional de transport une copie de sa stratégie d'investissement, y compris des propositions de mécanismes pour la production de recettes que la province ou les municipalités peuvent utiliser pour appuyer la mise en œuvre du plan de transport pour ce secteur. »

– Loi sur Metrolinx (modifiée en mai 2009), paragraphe 32.1

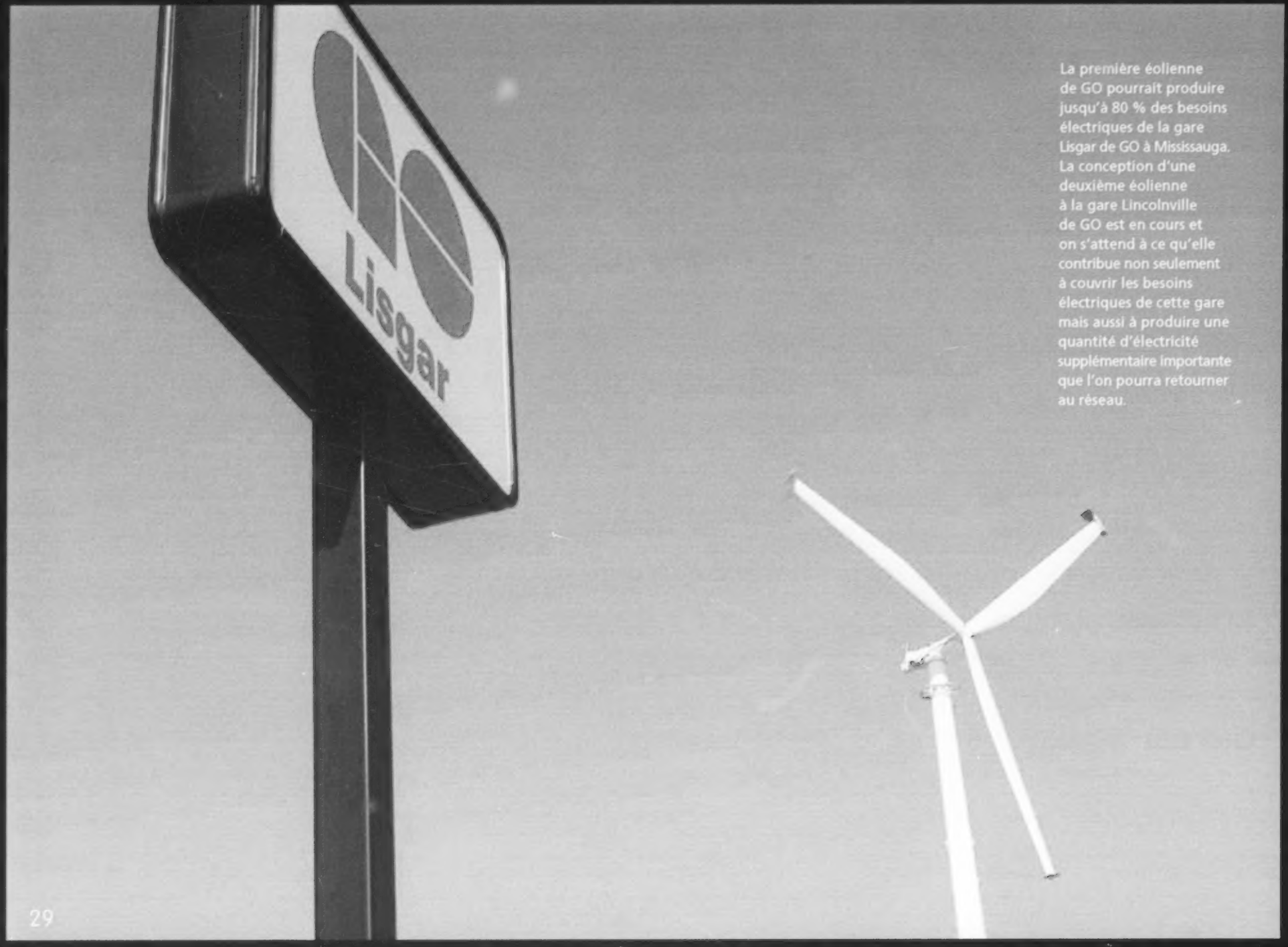
Un financement stable et durable à long terme des transports joue un rôle déterminant dans la réalisation des objectifs économiques et environnementaux et de qualité de vie du *Grand Projet*. Une stratégie d'investissement robuste est essentielle pour garantir ce financement.

Pour construire et subvenir aux besoins du système de transport régional élargi et intégré de l'avenir, Metrolinx poursuit une démarche de « Résultats d'abord » afin de sensibiliser le public et de lui faire comprendre le rôle, les types et les conséquences de possibles outils spéciaux de financement. Metrolinx présentera des progrès tangibles de mise en œuvre pour les projets importants financés par l'engagement de 9,5 milliards de dollars de la province avant de chercher l'appui du public pour de nouveaux outils de financement supplémentaires.

Nous travaillons étroitement avec les principales parties prenantes de la région, y compris des organisations telles que la Chambre de commerce de Toronto et la Toronto City Summit Alliance, afin de faire progresser dans la bonne voie le dialogue. Le premier dans une série de documents et forums de discussion publique offerts par ces organisations sera lancé au printemps 2010. C'est avec grand plaisir que Metrolinx apporte son soutien à ce travail important.

Notre analyse des besoins d'investissement à long terme suggère qu'un montant de 2 milliards de dollars par an provenant des recettes sera nécessaire pour transformer en réalité la vision du *Grand Projet*. La création du bon menu d'outils appropriés et l'obtention du bon assortiment de résultats et d'avantages des projets seront le point d'intérêt du dialogue et des commentaires publics qui suivront.

Chacun de nous s'engage à travailler ensemble dans un esprit de confiance et de respect afin de réaliser notre vision commune et nous chercherons tous activement des occasions de collaborer sur le plan interne et externe afin de promouvoir et d'offrir des solutions de mobilité à la RGTH.



La première éolienne de GO pourrait produire jusqu'à 80 % des besoins électriques de la gare Lisgar de GO à Mississauga. La conception d'une deuxième éolienne à la gare Lincolnville de GO est en cours et on s'attend à ce qu'elle contribue non seulement à couvrir les besoins électriques de cette gare mais aussi à produire une quantité d'électricité supplémentaire importante que l'on pourra retourner au réseau.

Si tous les usagers s'étant servis de GO l'année dernière avaient plutôt conduit leur voiture au travail, ils auraient consommé plus de 180 millions de litres d'essence. Un simple train de douze voitures de GO élimine des routes chaque jour de semaine près de 1700 véhicules à passager unique et l'extension des services de GO contribuera à réduire les émissions de gaz à effet de serre dans l'environnement et les embouteillages sur nos routes.

DURABILITÉ : UNE PLATE-FORME VERTE

Les embouteillages coûtent déjà à l'économie de la RGTH 6 milliards de dollars par an et, s'ils continuent sans limite, ce montant pourrait atteindre 15 milliards de dollars par an d'ici 2031. Sans l'expansion du transport public le long du couloir de Georgetown South, une nouvelle autoroute à 8 voies devra être construite pour répondre à la demande croissante.

Le coût pour chaque migrant quotidien est également important. La durée moyenne des trajets dans la RGTH est déjà la plus longue parmi toutes les régions métropolitaines dans le monde à 82 minutes par jour. Elle pourrait augmenter à 109 minutes par jour d'ici 2031, coûtant aux résidents près de 4 jours de plus par an de temps non passé avec leurs familles et leurs amis. Un système de transport intégré, tel qu'on l'imagine dans *Le Grand Projet*, contribuera à préserver une qualité de vie élevée dans toute la région.

L'environnement est une préoccupation importante pour tous les développements futurs du transport en commun. Par exemple, Metrolinx entreprend des initiatives tout au long de la phase de conception des gares nouvelles et remises à neuf de GO dans le but d'obtenir une certification LEED de niveau Argent.

Pour les migrants quotidiens, le transport public est déjà une option de transport plus propre que l'automobile et Metrolinx explore toutes les options, de l'infrastructure à la prestation de service, afin de créer des liens encore plus verts entre les gens et les lieux.

AVANÇONS : UNE PLATE-FORME POUR L'AVENIR

Le 14 juin 2010, la ministre des Transports de l'Ontario, l'Honorable Kathleen Wynne, a annoncé l'approbation du plan 5 en 10 de Metrolinx. Ce plan permettra la réalisation des projets de transport en commun du Grand Projet d'ici 2020, tout en économisant 4 milliards de dollars au cours des cinq premières années du calendrier initial.

Metrolinx travaille étroitement avec VIVA et la TTC pour mettre en place des contrôles solides de gestion de projets, similaires à ceux mis en place au sein de GO Transit, afin de garantir la bonne gestion des projets et leur réalisation dans les temps et dans les budgets.

Le plan 5 en 10 comprend l'achat de 182 véhicules légers sur rail (VLR) sur dix ans pour les quatre lignes de TLR. L'approbation de la province permet à Metrolinx de signer un contrat avec Bombardier, évalué à 770 millions de dollars, avec une option d'achat allant jusqu'à 118 véhicules supplémentaires jusqu'à un maximum de 300 VLR.

Metrolinx travaille également étroitement avec Infrastructure Ontario pour définir des occasions économiquement optimales futures et pour mettre en œuvre des projets dans le cadre de la stratégie de diversification des modes de financement et d'approvisionnement de la province.

Sous la direction du conseil et de la ministre, nous mettons au point un cadre de priorité des programmes d'investissement destiné à leur processus de décision pour la rationalisation et l'optimisation des possibilités d'investissement et pour l'affectation de fonds pour les projets de transport en commun interrégionaux.

Nous entrons dans l'année 2010-2011 sachant que nous avons une plate-forme solide de changement. Chez Metrolinx et l'unité d'exploitation de GO Transit, nous sommes fiers de servir le public en aidant à améliorer les services de transport en commun dans toute la RGTH et en offrant un service de grande qualité chez GO Transit.

Nous continuerons de travailler fort afin de contribuer à la vitalité environnementale, économique et sociale de la RGTH pour ses citoyens.

Les "Big 5"

1. VIVA BRT
2. Sheppard East LRT
3. Eglinton Crosstown LRT
4. RT de Scarborough amélioration et extension
5. Finch LRT

plus 4

- A — Extension de la ligne de métro Spadina
- B — Air Rail Link
- C — Mississauga 403 Transitway
- D — Modernisation de la gare Union

Légende

- Échangeur ou terminus pour transport en commun
- Installation de maintenance et de remisage des VLR
- Chemin de fer existant (GO Transit)
- Ligne de transport en commun rapide existante, exploitation entièrement autonome
- Phase 1, ligne de transport en commun rapide, exploitation entièrement autonome
- Phase 2, ligne de transport en commun rapide, exploitation entièrement autonome
- Phase 1, ligne de transport en commun rapide, exploitation semi autonome
- Phase 2, ligne de transport en commun rapide, exploitation semi autonome
- Autobus directs dans circulation mixte

Rapport de gestion pour le conseil d'administration de Metrolinx

L'exercice fiscal 2009-2010 représente la première année d'opérations combinées des anciennes organisations Metrolinx et GO Transit. Les états financiers présentés dans ce rapport annuel ont été préparés comme si la combinaison avait eu lieu le 1er avril 2008 afin d'offrir au lecteur une bonne compréhension de la comparaison d'une année à l'autre des opérations. D'autres détails sont fournis dans la Note 2 accompagnant les états financiers.

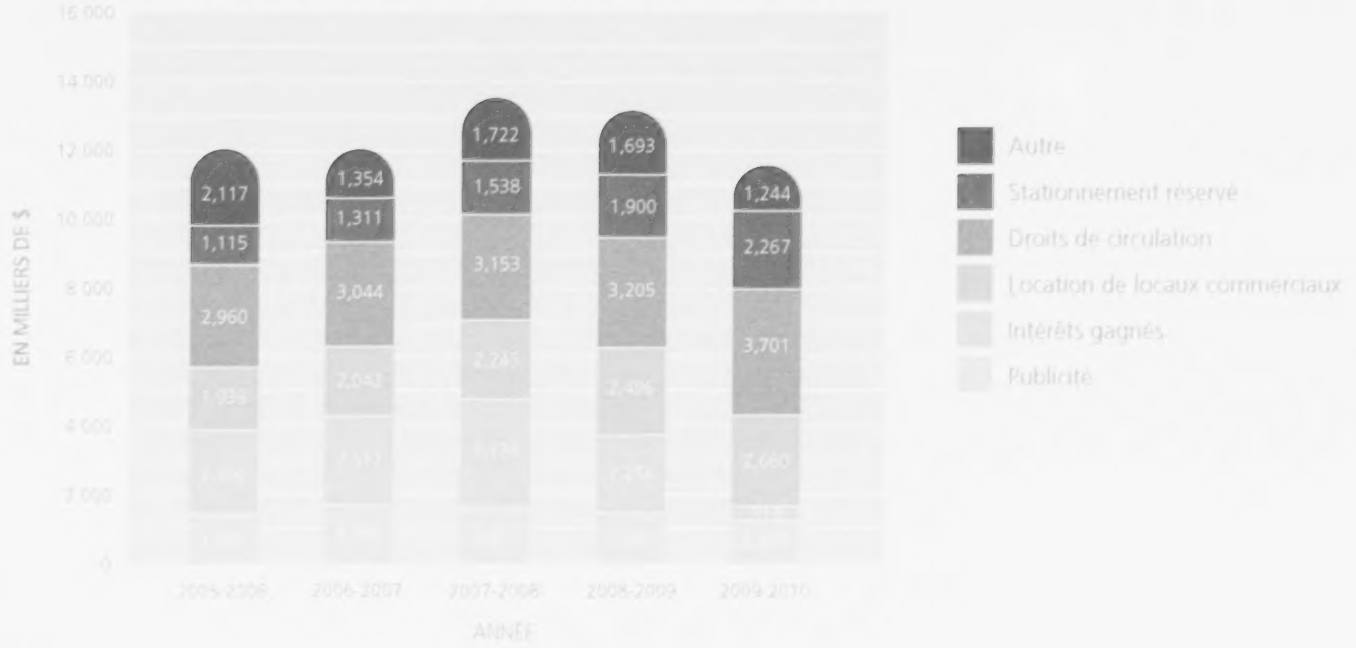
Résultats d'exploitation

La croissance de la fréquentation, qui avait augmenté en moyenne de 3,7 pour cent sur les dix dernières années, s'est considérablement ralentie lors de la première moitié de l'année. Lors de la seconde moitié de l'année, la fréquentation a commencé à retourner aux niveaux des années précédentes. En dépit du ralentissement économique, la fréquentation pour l'année a augmenté de 1,2 %, avec 55,57 millions de déplacements effectués par rapport aux 54,9 millions de déplacements pendant l'exercice fiscal 2008-2009. À 290,2 millions de dollars, les recettes totales tirées de la vente des billets pour l'exercice fiscal 2009-2010 étaient comparables à celles de 273,2 millions de dollars de l'exercice fiscal 2008-2009. Une augmentation de 0,25 $ du prix du billet a eu lieu le 14 mars 2009, avec un effet positif d'environ 14 millions de dollars sur les recettes. Le diagramme 1 montre l'évolution des recettes totales tirées de la vente des billets sur les cinq dernières années.

DIAGRAMME 1 : Recettes totales de la vente de billets

Les recettes de Metrolinx ne provenant pas de la vente de billets représentent 3,8 pour cent de ses recettes d'exploitation totales. Le diagramme 2 montre les éléments clés des recettes ne provenant pas de la vente de billets (sans inclure les profits/pertes sur la vente d'actifs immobilisés) sur cinq ans. Pendant l'année, les faibles taux d'intérêt ont conduit à un déclin de 1,9 million de dollars dans les intérêts gagnés par rapport à l'année précédente. Les autres recettes ne provenant pas de la vente de billets ont augmenté de 1,1 million de dollars.

DIAGRAMME 2 : Recettes ne provenant pas de la vente de billets



RÉSUMÉ DU BILAN FINANCIER

Les opérations de Metrolinx sont divisées en deux domaines principaux d'activité :

- **La division GO Transit** – une unité d'exploitation offrant chaque jour des services d'autobus et de trains au public; et
- **La division administrative** – qui comprend la planification et la politique et d'autres activités administratives de la Régie et les activités d'investissement en infrastructure entourant le *Grand Projet* pour la RGTH.

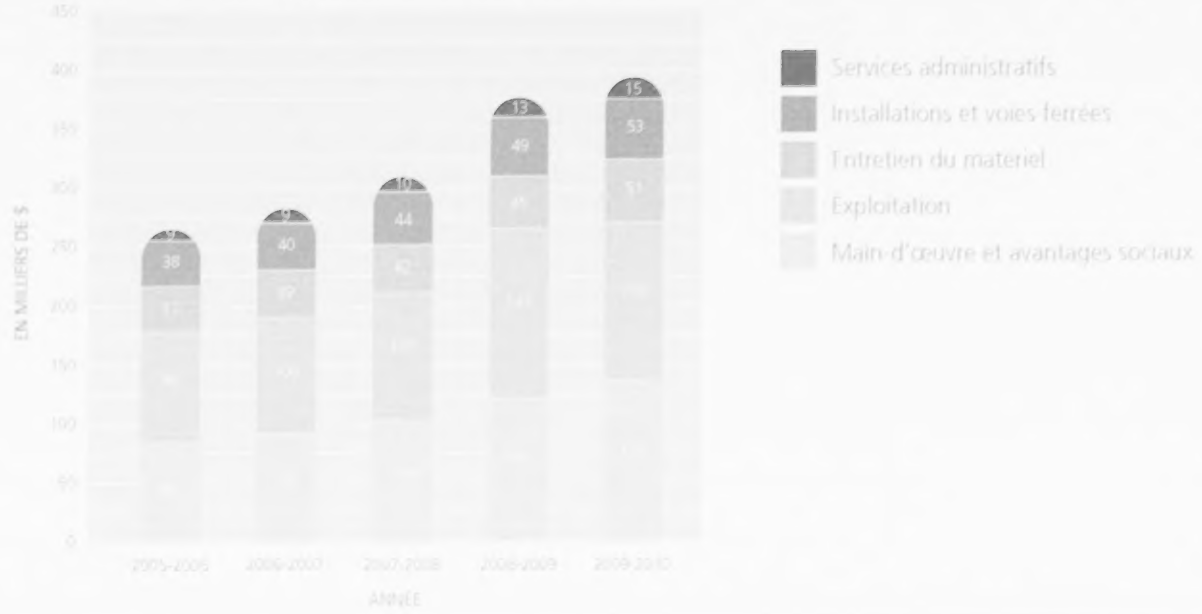
La division GO Transit se sert de son taux de recouvrement des coûts d'exploitation comme mesure clé du rendement financier. Le taux de recouvrement des coûts de GO Transit se compare avantageusement à ceux d'autres commissions de transport public au Canada et aux États-Unis. GO Transit a été en mesure de maintenir ce taux favorable de recouvrement des coûts grâce à une gestion efficace des frais d'exploitation clés et à un entretien efficace de son parc d'autobus et de trains. GO Transit avait prévu au budget un taux de recouvrement des coûts d'exploitation de 81,5 pour cent pour l'exercice fiscal 2009-2010. Le taux final de recouvrement des coûts d'exploitation était de 78,1 pour cent, légèrement inférieur au taux prévu car les recettes ont été inférieures de 3,4 pour cent aux prévisions et les frais d'exploitation ont été légèrement supérieurs aux prévisions dans les domaines des frais de personnel et des pièces détachées pour les autobus/trains.

DIAGRAMME 3 : Frais d'exploitation (en millions de $)

GO Transit prévoit la variabilité possible de certains de ses dépenses clés, telles que l'approvisionnement en carburant, en fixant le prix de 80 pour cent de ses besoins prévus en carburant avec son fournisseur sur une perspective continue sur 12 mois pour l'année. Le diagramme 3 montre la répartition des frais d'exploitation de Metrolinx pour l'exercice fiscal.

Pendant l'année, Metrolinx a connu une augmentation des frais d'exploitation de 0,6 pour cent ou 2,2 millions de dollars sur un budget de 384,1 millions de dollars. L'augmentation était due principalement au règlement ponctuel de coûts de transition associés à la réduction des effectifs quand Bombardier a commencé à fournir du personnel à GO Transit. Les augmentations ont été compensées par des diminutions dans les coûts de services professionnels, de services publics et de carburant diesel en raison d'un hiver doux. Le diagramme 4 offre une répartition des frais d'exploitation sur les cinq dernières années.

DIAGRAMME 4 : Frais d'exploitation par catégorie importante



Dépenses en immobilisations

Metrolinx s'est lancée dans son plus grand programme de dépenses en immobilisations depuis la création de GO Transit il y a plus de 43 ans. Les investissements dans la création d'actifs immobilisés se sont élevés à 1 156,8 millions de dollars pendant l'année, comparés à 861 millions de dollars pour l'année précédente, reflétant ainsi le plan de la Province visant à augmenter considérablement ses investissements dans l'infrastructure des transports publics. Les projets d'immobilisations importants qui ont avancés pendant l'année comprennent :

- L'achat de deux segments importants de couloir ferroviaire pour 239 millions de dollars, y compris l'extrémité sud du couloir de Barrie et la partie du couloir de Lakeshore West entre la gare Union et la gare d'entretien Willowbrook. Ces achats ont porté le taux total de propriété des couloirs ferroviaires de GO Transit à 54 pour cent, permettant ainsi à GO Transit d'avoir un plus grand contrôle sur la fiabilité de ses services ferroviaires et la gestion de son avenir;
- Des investissements et des dépôts de 129 millions de dollars pour faire progresser les cinq grands projets avec l'approbation de l'évaluation environnementale (EE) pour le TLR de Sheppard East et la poursuite des travaux d'EE pour le TR de Scarborough, le TLR de Finch West, le TLR à travers la ville sur Eglinton et le projet Viva de York;
- Le transfert du droit de propriété de 26 locomotives et de 243 voitures à deux étages qui étaient précédemment louées à la Régie des transports en commun de la région de Toronto (RTCRT) à une valeur comptable de 59 millions de dollars (transférées à une valeur nominale de 2,00 $);
- Des paiements à l'avance de 69 millions de dollars ont été effectués pour 45 voitures à deux étages, dont la livraison est prévue lors des exercices fiscaux de 2010-2011 et 2011-2012. Ces voitures seront utilisées pour augmenter encore le nombre de trains à 12 voitures, augmentant ainsi le nombre de passagers par train dans les années à venir de plus de 20 pour cent (300 passagers par train en période de pointe);
- Des paiements à l'avance de 50 millions de dollars pour 30 locomotives MP40 plus puissantes et plus économes en carburant afin de permettre à GO Transit de faire avancer son plan visant à augmenter son parc ferroviaire de trains de 12 voitures au lieu de 10, comme moyen efficace d'augmenter le nombre de passagers.

- Un montant de 15 millions de dollars pour conclure l'achat de 20 autobus classiques et de 10 autobus à deux étages nécessaires pour maintenir la capacité actuelle et pour accroître les opérations d'autobus de GO Transit afin de servir davantage de passagers. Avec l'ajout des dix autobus à deux étages, GO Transit est maintenant en possession d'un parc de 22 de ces autobus, qui peuvent transporter 37 pour cent de passagers en plus par bus, qui sont entièrement accessibles et qui sont un des autobus les plus économes en carburant sur le marché, selon le nombre de kilomètres par passager.
- Un montant de 59 millions de dollars en nouvelles structures de stationnement pour Aurora et Whitby et pour les agrandissements des aires de stationnement pour les gares Maple, Mount Pleasant, Rouge Hill, Unionville et Centennial;
- Un montant de 56 millions de dollars pour les projets de Georgetown South et de West Toronto Diamond, qui devront accommoder un service de train accru pour les Jeux panaméricains;
- Un montant de 37 millions de dollars pour la construction d'une troisième voie ferrée entre Port Credit et Oakville, améliorant ainsi la souplesse d'exploitation, la ponctualité et la capacité d'ajouter des trains futurs; et
- Un montant de 40 millions de dollars pour la première phase de la de mise en œuvre des cartes PRESTO à utiliser comme méthode clé de paiement des billets dans les années à venir.

Le diagramme 5 présente les dépenses en immobilisations effectuées par Metrolinx sur les cinq dernières années. Le diagramme 6 offre un résumé du parc de véhicules à la fin de l'exercice fiscal.

DIAGRAMME 5 : Dépenses en immobilisations sur 5 ans

DIAGRAMME 6 : Niveaux de service et infrastructure en mars 2010

Service ferroviaire :	
Lignes	7
Gares	59
Kilomètres d'itinéraires	390
Trajets de trains en jour de semaine	180
Taille du parc (nombre de rames)	42
Locomotives	58
Voitures à voyageurs à deux étages	478

Service d'autobus :	
Gares (plus de nombreux arrêts et kilométrages)	17
Kilomètres d'itinéraires	2 672
Trajets d'autobus de la gare Union en jour de semaine	484
Trajets d'autobus en jour de semaine, réseau entier	2 045
Autobus à un étage	365
Autobus à deux étages	22

Dans tout notre système :	
Places de stationnement	58 142
Structures de stationnement	3
Éoliennes	1
Stations/gares avec abris à vélos	49
Stations avec casiers à vélos (ou stationnement réservé aux vélos)	5

Gestion du risque d'entreprise

En plus d'élaborer des politiques et des directives de gestion pour diriger les opérations combinées de Metrolinx et de GO Transit, la Régie a terminé pendant l'année la phase 1 d'un système de gestion du risque d'entreprise afin d'aider à veiller à ce que ses activités restent sur la bonne trajectoire pour accomplir les buts et les objectifs de la Régie. Metrolinx a défini 37 risques potentiels qui pourraient avoir des effets considérables sur sa capacité d'accomplir ses buts et ses objectifs et elle est donc en train de mettre au point des stratégies pour répondre à chacun de ces risques. Les changements dans les risques clés auxquels la Régie fait face seront signalés au Comité de vérification, de finances et de gestion du risque et au conseil d'administration tous les trois mois. Metrolinx est en train d'intégrer la gestion du risque à ses procédures de gestion clés, y compris l'établissement du budget, la prévision et la gestion du rendement et des projets afin de garantir la réussite de la Régie.

Gestion du rendement

Metrolinx a également élaboré des mesures de gestion du rendement et créé des cibles afin de veiller à ce que des résultats soient atteints en fonction de ses buts et de ses objectifs, particulièrement dans le domaine du service à la clientèle. Elle a aussi terminé de rédiger ses énoncés de mission, de vision et de valeur afin de permettre à la Régie de diriger ses plans d'activités vers la réalisation efficace de ses buts et de ses objectifs. L'indice de rendement clé de GO Transit pour ses opérations est son facteur de fiabilité pour le service à temps. Pendant l'année, GO Transit a atteint un facteur de fiabilité de 91 pour cent pour ses services ferroviaires. Cela se compare avantageusement au résultat de 85 pour cent de l'année précédente. Les services d'autobus de GO ont également connu un bon rendement pendant l'année avec un résultat de 99 pour cent de ponctualité.

États Financiers

Metrolinx

31 mars 2010

Table des matières

	Page
Lettre de responsabilité de la direction	43
Rapport des vérificateurs	44
Résultats d'exploitation	45
Bilan	46
Évolution de l'actif net	48
Flux de trésorerie	49
Notes complémentaires	51-69

Le 21 juin 2010

La responsabilité de la direction relativement à l'information financière

La direction et le Conseil d'administration de Metrolinx sont responsables des états financiers et de toutes les autres données qui y figurent. Les états financiers ont été préparés par la direction conformément aux principes comptables canadiens généralement reconnus établis par l'Institut Canadien des Comptables Agréés. Les sommes incluses dans les états financiers se fondent, le cas échéant, sur les meilleures estimations et décisions de la direction.

La direction a établi des contrôles financiers et de gestion, des systèmes d'information et des méthodes de gestion qu'il tient à jour, afin de donner une assurance raisonnable quant à la fiabilité de l'information financière. Des vérifications internes sont menées pour évaluer les systèmes et méthodes de gestion, et des rapports sont produits à l'intention du Comité de vérification.

Le Conseil d'administration de Metrolinx s'assure, par l'entremise du Comité de vérification, que la direction s'acquitte de ses responsabilités relativement à l'information financière et aux contrôles internes. Le comité examine les états financiers et le rapport produit par les vérificateurs externes.

Les états financiers ont été examinés par Grant Thornton s.r.l., le vérificateur externe nommé par Metrolinx. Dans le cadre de ses responsabilités, le vérificateur externe doit exprimer une opinion quant à la présentation juste des états financiers en conformité des principes comptables canadiens généralement reconnus. Le rapport du vérificateur énonce la portée de son examen et de son opinion.

Pour l'exercice financier terminé le 31 mars 2010, le Conseil d'administration de Metrolinx devait, par l'entremise du Comité de vérification, s'assurer que la direction s'était acquittée de ses responsabilités relativement à la communication de l'information financière et aux contrôles internes. Le comité tient des réunions périodiques avec la direction, le vérificateur interne et Grant Thornton s.r.l. afin de s'assurer que chaque groupe s'est acquitté de ses responsabilités respectives. Le comité examine les états financiers avant de recommander leur approbation par le Conseil d'administration. Grant Thornton s.r.l. jouit d'un accès direct et sans réserve au Comité de vérification, avec et sans la participation de la direction, afin de discuter de sa vérification et de ses constatations concernant l'intégrité des rapports financiers de Metrolinx et l'efficacité du système de contrôles internes.

J. Robert S. Prichard
Président et chef de la direction

Robert Siddall
Directeur financier

Rapport des vérificateurs

Grant Thornton LLP
Royal Bank Plaza
19th Floor, South Tower
200 Bay Street, Box 55
Toronto (Ontario)
M5J 2P9

Téléphone : 416 366-0100
Télécopieur : 416 360-4949
Site Web: www.GrantThornton.ca

Aux membres de
Metrolinx

Nous avons vérifié le bilan de **Metrolinx** en date du 31 mars 2010 ainsi que l'état des résultats, l'évolution des actifs nets et les flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de Metrolinx. Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en nous fondant sur notre vérification.

Nous avons effectué notre vérification conformément aux normes canadiennes de vérification généralement reconnues. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À notre avis, ces états financiers donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de Metrolinx au 31 mars 2010 ainsi que des résultats de ses activités et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus au Canada.

Grant Thornton LLP

Toronto, Canada
Le 18 juin 2010

Comptables agréés
Experts-comptables autorisés

Vérification • Fiscalité • Services conseils
Grant Thornton LLP Membre canadien de Grant Thornton International Ltd

Metrolinx
Résultats d'exploitation
(en milliers de dollars)
pour l'exercice terminé le 31 mars 2010

	Mode de présentation (note 2)	
	2010	2009
Produits		
Produits d'exploitation	**301 427 $**	284 004 $
Apports de la province de l'Ontario	**68 427**	78 174
Apports du Gouvernement du Canada	**77**	–
Revenu de placement	**313**	2 256
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations	**171 712**	149 159
Gain (perte) sur la cession d'immobilisations	**7 219**	(245)
	549 175	513 348
Charges		
Services administratifs	**15 185**	12 805
Entretien du matériel	**51 296**	45 393
Installations et voies	**53 110**	48 618
Main-d'œuvre et avantages sociaux	**137 408**	123 363
Fonctionnement	**134 670**	145 391
Amortissement des immobilisations	**169 528**	146 891
Amortissement d'un bail à long terme	**327**	507
Perte latente sur contrat de change	**–**	(2 145)
	561 524	520 823
Excédent des charges sur les produits	**(12 349) $**	(7 475) $

Voir les notes complémentaires.

Metrolinx
Bilan
(en milliers de dollars)
au 31 mars 2010

	Mode de présentation (note 2) 2010	2009
Actif		
À court terme		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	**120 454 $**	104 354 $
Débiteurs	**41 189**	29 686
Apports à recevoir de la province de l'Ontario	**59 480**	–
Apports à recevoir de municipalités	**20 000**	20 264
Apports à recevoir du Gouvernement du Canada	**47 733**	111 711
Pièces de rechange et fournitures	**4 377**	4 025
Charges payées d'avance	**5 434**	8 095
	298 667	278 135
Fonds détenus pour la province de l'Ontario (note 5)	**46 667**	46 667
Débiteur à long terme (note 6)	**800**	1 600
Immobilisations (note 7)	**3 803 277**	2 741 073
Dépôt sur terrain	**56 485**	129 260
Avances sur projets d'investissement (note 8)	**47 421**	–
Bail à long terme (note 9)	**29 515**	29 842
	4 282 832 $	3 226 577 $

suite...

Metrolinx
Bilan
(en milliers de dollars)
au 31 mars 2010

	Mode de présentation (note 2)	
	2010	2009
Passif		
À court terme		
Créditeurs et charges à payer	**251 914 $**	194 825 $
Produit comptabilisé d'avance à l'égard des billets vendus mais non utilisés	**10 024**	10 022
Montant à verser à la province de l'Ontario	**–**	37 057
	261 938	241 904
Avance reçue de la province de l'Ontario (note 5)	**46 667**	46 667
Apports reportés afférents aux immobilisations (note 10)	**3 083 736**	2 453 680
Prestations de retraite complémentaires à verser (note 12)	**23 281**	21 535
Autres avantages sociaux futurs (note 13)	**41 777**	38 599
	3 457 399	2 802 385
Actifs nets		
Actifs nets investis en immobilisations (note 14)	**823 447**	416 653
Actifs nets investis dans le bail à long terme	**29 515**	29 842
Actifs nets détenus en réserve (note 15)	**26 332**	26 332
Insuffisance des actifs nets	**(53 861)**	(48 635)
	825 433	424 192
	4 282 832 $	3 226 577 $

Engagements (note 16)
Éventualités (note 17)

Au nom du conseil,

Administrateur

Administrateur

Voir les notes complémentaires.

Metrolinx
Évolution de l'actif net
(en milliers de dollars)
pour l'exercice terminé le 31 mars 2010

	Mode de présentation (note 2)					
					2010	2009
	Investis en immobilisations (note 14)	Investis dans un bail à long terme	Actifs nets détenus en réserve (note 15)	Insuffisance	Total	Total
Solde au début	**416 653 $**	**29 842 $**	**26 332 $**	**(48 635) $**	**424 192 $**	266 030 $
Excédent des charges sur les produits	–	–	–	**(12 349)**	**(12 349)**	(7 475)
Amortissement	(193)	(327)	–	**520**	–	–
Actifs apportés par la Province de l'Ontario [note 19 b)]	58 536	–	–	–	58 536	–
Acquisitions de terrains, déduction faite des dépôts	298 639	–	–	–	298 639	36 377
Cession de terrain	(6 603)	–	–	6 603	–	–
Dépôt sur terrain	56 415	–	–	–	56 415	129 260
Solde à la fin	**823 447 $**	**29 515 $**	**26 332 $**	**(53 861) $**	**825 433 $**	424 192 $

Voir les notes complémentaires.

Metrolinx
Flux de trésorerie
(en milliers de dollars)
pour l'exercice terminé le 31 mars 2010

	Mode de présentation (note 2) 2010	2009
Augmentation (diminution) de la trésorerie et des équivalents de trésorerie		
Activités de fonctionnement		
Excédent des charges sur les produits	**(12 349) $**	(7 475) $
Amortissement des immobilisations et du bail à long terme	**169 855**	147 398
Gain (perte) sur la cession d'immobilisations	**(7 219)**	245
Contrat de change	**–**	(2 918)
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations	**(171 712)**	(149 159)
Avantages sociaux futurs, déduction faite des prestations	**4 924**	7 088
	(16 501)	(4 821)
Variation des éléments hors caisse du fonds de roulement		
Débiteurs	**(11 503)**	(10 149)
Apports à recevoir de la province de l'Ontario	**(59 480)**	58 378
Apports à recevoir de municipalités	**264**	(15 766)
Apports à recevoir du Gouvernement du Canada	**63 978**	7 871
Pièces de rechange et fournitures	**(352)**	(948)
Charges payées d'avance	**2 661**	(140)
Créditeurs et charges à payer	**57 089**	24 847
Produit comptabilisé d'avance à l'égard des billets vendus mais non utilisés	**2**	1 000
Montant à verser à la province de l'Ontario	**(37 057)**	37 136
	(899)	97 408

suite...

Metrolinx
Flux de trésorerie *(suite)*
(en milliers de dollars)
pour l'exercice terminé le 31 mars 2010

Activités d'investissement		
Débiteur à long terme	**800**	(1 600)
Acquisition d'immobilisations	**(1 052 989)**	(733 618)
Produits découlant de la cession d'immobilisations	**16 200**	2 023
Dépôt sur terrain	**(56 415)**	(127 585)
Avances sur projets d'investissement	**(47 421)**	–
	(1 139 825)	(860 780)
Activités de financement		
Subventions reçues pour l'acquisition de terrain	**355 056**	165 637
Montants reçus relativement aux immobilisations	**801 768**	696 096
	1 156 824	861 733
Augmentation nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	**16 100**	98 361
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début	**104 354**	5 993
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin	**120 454 $**	104 354 $
Opération sans effet sur la trésorerie :		
Apports en locomotives et matériel roulant de la province de l'Ontario [note 19 b)]	**58 536 $**	– $

Voir les notes complémentaires.

Metrolinx
Notes complémentaires
(en milliers de dollars)
au 31 mars 2010

1. Nature des activités

Metrolinx est une société d'État qui relève du ministre des Transports. Metrolinx est une société sans capital social et elle est exonérée de l'impôt sur les bénéfices en vertu de l'alinéa 149(1) (d) de la *Loi de l'impôt sur le revenu* du Canada.

Metrolinx a été créée en vertu des articles de la *Loi de 2006 sur la Régie des transports de la région du Grand Toronto*, laquelle a été promulguée le 24 août 2006. Le 14 mai 2009, le projet de loi 163 a été promulgué, modifiant la *Loi de 2006 sur la Régie des transports de la région du Grand Toronto* qui a été renommée la *Loi de 2006 sur Metrolinx*. Par conséquent, la Régie des transports du Grand Toronto (« Réseau GO ») a été dissoute et la totalité de ses actifs, passifs, droits et obligations a été transférée à Metrolinx en date du 14 mai 2009.

Le mandat de Metrolinx consiste à diriger la coordination, la planification, le financement et le développement d'un réseau de transport multimodal intégré pour la région du Grand Toronto et de Hamilton. (« GTHA »). Adoptant une démarche régionale, Metrolinx amènera la province, les municipalités et les organismes de transport locaux à trouver des solutions de transport à long terme qui sont viables sur les plans économique et environnemental.

Réseau GO est une division de Metrolinx qui exploite un système de transport en commun composé de couloirs d'autobus et de couloirs ferroviaires intégrés. Le service de réseau d'autobus et de réseau ferroviaire dessert principalement les collectivités de la région métropolitaine du Grand Toronto et de Hamilton englobant les villes de Toronto et de Hamilton et les quatre municipalités régionales de Durham, de Halton, de Peel et de York ainsi que les comtés de Simcoe, Dufferin, Wellington et les villes de Barrie, de Guelph et de Bradford-West Gwilimbury.

2. Sommaire des principales conventions comptables

Mode de présentation

La direction a préparé les présents états financiers conformément aux principes comptables généralement reconnus au Canada. Tel qu'il est indiqué à la note 1, depuis le 14 mai 2009, les activités de Réseau GO ont été intégrées à Metrolinx. Les deux entités relevaient de la Province avant la liquidation. Par conséquent, les présents états financiers ont été préparés selon le principe de la continuité des intérêts communs, lequel exige que l'entité qui poursuit les activités, Metrolinx, présente les chiffres de l'exercice considéré et les chiffres comparatifs comme si les deux entités avaient été jumelées depuis leur création. En conséquence, les états financiers annuels de l'exercice considéré et les états financiers comparatifs comprennent une année complète d'activités de Metrolinx et de Réseau GO.

Utilisation d'estimations

La préparation des états financiers selon les principes comptables généralement reconnus du Canada exige que la direction fasse des estimations et pose des hypothèses qui influent sur les montants de l'actif et du passif présentés et sur la présentation des éléments d'actif et de passif éventuels divulgués à la date des états financiers ainsi que sur les montants des produits et des charges indiqués au cours de la période considérée. Les résultats réels pourraient différer de ces estimations.

Trésorerie et équivalents de trésorerie

La trésorerie et les équivalents de trésorerie comprennent les fonds en caisse, les soldes des comptes bancaires après déduction des découverts et les placements à court terme dont les dates d'échéance sont de trois mois ou moins.

Pièces de rechange et fournitures

Les pièces de rechange et les fournitures sont comptabilisées au coût ou à la valeur de remplacement, selon le moins élevé des deux. Le coût est déterminé selon la méthode du coût moyen pondéré.

2. Sommaire des principales conventions comptables (suite)

Amortissement

Metrolinx calcule l'amortissement des différentes catégories d'éléments d'actif sur leur durée utile estimative selon la méthode de l'amortissement linéaire comme suit :

Immeubles et matériel	
Abris et stands de billets	5 ans
Autres immeubles	20 ans
Améliorations locatives	Durée du bail
Locomotives	20 ans
Autre matériel roulant ferroviaire	25 ans
Améliorations aux installations d'emprise du chemin de fer	20 ans
Travaux de voie et installation	20 ans
Autobus y compris les autobus à deux étages	10 ans
Aires de stationnement	20 ans
Logiciel Enterprise	7 ans
Matériel informatique et logiciels	5 ans
Sauts-de-mouton	50 ans
Divers	
Mobilier	12 ans
Autres	3-7 ans

La construction en cours comprend les coûts de construction directs et les frais de mise en valeur. Aucun amortissement n'est comptabilisé avant que les constructions en cours ne soient pratiquement achevées et que le bien ne soit prêt à être utilisé.

Location à long terme

La location à long terme représente le montant payé d'avance dans le cadre du bail relatif à la Gare Union. Ce montant est amorti selon la méthode de l'amortissement linéaire sur une période de 100 ans, soit la durée du bail en plus d'une période de reconduction.

2. Sommaire des principales conventions comptables (suite)

Avantages sociaux futurs

Metrolinx offre des prestations de retraite par l'entremise du Régime de retraite interentreprises des employés municipaux de l'Ontario (« OMERS »). Les charges de l'exercice correspondent aux cotisations obligatoires pour la même période.

Metrolinx offre des prestations de retraite complémentaires selon la méthode de répartition des prestations qui correspond aux prestations prévues en fonction des services rendus. Les rajustements découlant des modifications au régime, des écarts actuariels et des modifications aux hypothèses sont amortis dans les résultats sur la durée résiduelle moyenne estimative de la période d'activité des membres.

Metrolinx offre aussi d'autres avantages sociaux selon la méthode de répartition des prestations qui correspond aux prestations prévues en fonction des services rendus. Les rajustements découlant des modifications au régime, des écarts actuariels et des modifications aux hypothèses sont amortis dans les résultats sur la durée résiduelle moyenne estimative de la période d'activité des membres.

Produits liés aux services de transport en commun

Les produits sont comptabilisés lorsque le service de transport est rendu. Les montants comptabilisés d'avance sont comptabilisés au bilan à titre de Produit comptabilisé d'avance.

Apports

Metrolinx suit la méthode du report pour les apports. Les apports affectés, y compris les subventions de fonctionnement, sont comptabilisés comme produits dans la période à laquelle ils se rapportent.

Les apports reportés afférents aux immobilisations correspondent aux fonds reçus aux fins d'acquisition d'immobilisations. Ces apports reportés sont comptabilisés à titre de produits au cours de la période d'amortissement des immobilisations à laquelle ils se rapportent.

2. Sommaire des principales conventions comptables (suite)

Actifs nets détenus en réserve

Les actifs nets détenus en réserve sont affectés à l'interne afin de fournir une source de financement en vue des obligations futures prévues et de procurer une certaine flexibilité en cas d'incertitudes. Les réserves sont approuvées par le conseil d'administration de Metrolinx et sont présentées dans le bilan à titre d'actifs nets.

L'établissement d'une réserve de restructuration pour les immobilisations et les activités d'exploitation des municipalités (« MCOR ») vise à aider le financement des dépenses importantes en immobilisations.

L'établissement d'une réserve d'obligation au titre de l'emploi vise à aider au financement général des obligations liées à l'emploi de Metrolinx.

L'établissement d'une réserve de maintien d'une autoassurance vise à aider au financement de toute demande relative à la tranche de maintien d'autoassurance du programme d'assurance de Metrolinx.

L'établissement d'une réserve de stabilisation vise à aider au financement des variations des budgets de fonctionnement et d'immobilisations de Metrolinx d'un exercice à l'autre.

Classement des instruments financiers

La trésorerie et les équivalents de trésorerie ont été classés comme des instruments détenus à des fins de transaction. Les débiteurs, les apports à recevoir de la province de l'Ontario, les apports à recevoir des municipalités, les apports à recevoir du gouvernement du Canada et les fonds détenus pour la province de l'Ontario, ont été classés comme prêts et créances. Les créditeurs et charges à payer, la somme à verser à la province de l'Ontario ainsi que l'avance provenant de la province de l'Ontario ont été classés à titre d'autres passifs financiers.

Contrats d'achat ou de vente d'un élément d'actif non financier

Metrolinx, en sa qualité d'organisme sans but lucratif, a fait le choix, dans ses conventions comptables, de ne pas appliquer le chapitre 3855, « Instruments financiers – comptabilisation et évaluation », en ce qui a trait à la conclusion de contrats de vente ou d'achat d'éléments non financiers, y compris les dérivés incorporés dans ces contrats. Compte tenu de ce qui précède, tout contrat visant l'achat de carburant diesel n'est pas assujetti au chapitre 3855 et n'est pas constaté dans les états financiers. Il est toutefois mentionné à la note 3.

2. Sommaire des principales conventions comptables (suite)

Adoption de nouvelles normes comptables

Le 1er avril 2009, Metrolinx a adopté les chapitres suivants du Manuel de l'Institut Canadien des Comptables Agréés (« ICCA ») :

- Le chapitre 4400, « Présentation des états financiers des organismes sans but lucratif », a été modifié afin de permettre aux organismes sans but lucratif de présenter les actifs nets investis en immobilisations comme une catégorie des actifs nets grevés d'affectations d'origine interne et de clarifier la présentation des montants bruts des produits et des charges lorsque l'entité agit pour son propre compte dans une opération. Metrolinx a choisi de continuer à présenter ses actifs nets investis en immobilisations comme un élément distinct des actifs nets.

- Le chapitre 4460, « Présentation de l'information sur les opérations entre apparentés dans les états financiers des organismes sans but lucratif » a été modifié pour s'harmoniser à la définition des apparentés contenue dans le chapitre 3840, « Opérations entre apparentés ».

- Le chapitre 4470, « Ventilation des charges des organismes sans but lucratif – informations à fournir », établit les normes d'information à fournir par les organismes sans but lucratif qui classent leurs charges par fonction et qui ventilent les charges entre les différentes fonctions auxquelles elles se rattachent.

L'adoption de ces nouvelles normes n'a eu aucune incidence sur les états financiers ou des informations supplémentaires à fournir.

3. Instruments financiers

Juste valeur

La juste valeur de la trésorerie et des équivalents de trésorerie, des débiteurs, des subventions à recevoir de la province de l'Ontario, des subventions à recevoir des municipalités, des subventions à recevoir du gouvernement du Canada, des fonds détenus pour la province de l'Ontario, des créditeurs et des charges à payer, ainsi que de l'avance provenant de la province de l'Ontario, est réputée se rapprocher de leur valeur comptable en raison de leur échéance à court terme.

Risque de crédit

Metrolinx est exposée à un risque de crédit en raison de ses débiteurs. La direction est d'avis que le risque est négligeable puisque la majeure partie des débiteurs provient des gouvernements fédéral, provincial et municipaux et d'organismes sur lesquels ils exercent un contrôle.

Risque de taux d'intérêt

Metrolinx n'est pas exposée à un risque important en matière de risque de taux d'intérêt.

Autre risque de prix

Metrolinx consomme du carburant diesel et est donc touché par la fluctuation du prix du pétrole brut. Toute fluctuation éventuelle du prix du pétrole brut pourrait avoir une incidence importante sur les frais liés aux services de transport. Ce risque peut être atténué, à l'occasion, au moyen de contrats d'achat à terme pour le carburant diesel afin de bloquer les frais d'exploitation futurs engagés par Metrolinx pour son utilisation et sa consommation. Au 31 mars 2010, Metrolinx avait conclu sept contrats à taux fixe visant l'achat de 40,4 millions de litres de carburant diesel à un prix de 0,6892 $ à 0,7050 $ le litre. La quantité de carburant achetée excédant la limite fixée au contrat s'établit au prix du marché.

4. Informations à fournir concernant le capital

La structure du capital de Metrolinx comprend les actifs nets investis en immobilisations et les apports reportés afférents aux immobilisations.

Le principal objectif de Metrolinx en ce qui a trait à la gestion du capital est de protéger sa capacité à poursuivre ses activités afin d'être en mesure de continuer à offrir un niveau de service approprié à ses parties prenantes.

Metrolinx est assujettie à des restrictions relatives à l'utilisation des apports reportés afférents aux immobilisations grevés d'affectations externes. Elle emploie des processus de contrôle interne afin de s'assurer que les restrictions sont respectées avant l'affectation des ressources et elle s'y est conformée tout au long de l'exercice.

Metrolinx gère sa structure de capital et effectue des rajustements en fonction de la conjoncture économique et des risques que comportent les éléments d'actif sous-jacents.

5. Fonds détenus pour la province de l'Ontario

En 2007, l'ancienne Régie des transports du Grand Toronto (le « Réseau GO ») a reçu une subvention d'un montant de 46 667 $ de la province de l'Ontario. Ce montant devait être utilisé au titre de la participation de la Commission de transport de Toronto (« CTT ») au projet GTA Farecard. La CTT n'a pas encore respecté les exigences relatives à la réception de ces fonds. Par conséquent, les fonds détenus par Metrolinx et l'obligation à l'égard de la province sont présentés de façon distincte au bilan.

6. Débiteur à long terme

Les débiteurs à recevoir d'une municipalité pour le remboursement des coûts de construction doivent être versés sur une période de cinq ans. Les montants exigibles au cours de l'exercice qui suit sont compris dans les débiteurs à court terme et le solde résiduel est classé à titre de débiteur à long terme payable en un versement de 800 $ exigible en 2012.

7. Immobilisations

	Coût	Amortissement cumulé	2010 Valeur comptable nette	2009 Valeur comptable nette
Terrain	707 971 $	– $	**707 971 $**	286 745 $
Immeubles	424 000	227 937	**196 063**	176 198
Améliorations locatives	23 845	20 939	**2 906**	13 132
Locomotives et autre matériel roulant ferroviaire	979 254	231 040	**748 214**	649 370
Améliorations à l'emprise de chemin de fer	844 231	429 825	**414 406**	379 208
Travaux et installations des voies	371 703	97 624	**274 079**	257 179
Construction en cours	1 088 572	–	**1 088 572**	663 696
Autobus	270 070	111 800	**158 270**	154 004
Aires de stationnement	239 125	84 090	**155 035**	113 835
Matériel informatique et logiciels	41 998	23 498	**18 500**	17 647
Autres	118 484	79 223	**39 261**	30 059
	5 109 253 $	1 305 976 $	**3 803 277 $**	2 741 073 $

La construction en cours comprend les projets suivants :

	2010	2009
Expansion du couloir ferroviaire	**418 344 $**	289 850 $
Gare Union	**108 265**	91 730
Parc ferroviaire	**127 963**	56 857
Système PRESTO	**138 598**	98 918
Transport urbain léger et rapide et service d'autobus directs	**50 969**	–
Divers	**244 433**	126 341
	1 088 572 $	663 696 $

8. Avances sur projets d'investissement

Au cours de l'exercice, Metrolinx a conclu des memoranda d'accord (« MOA) avec le Réseau des transports urbains rapides de la région de York (« YRRTC »), la municipalité régionale de York (« Région de York »), la ville de Toronto et la Commission de transport de Toronto (« CTT »). Les MOA précisent les projets, les coûts prévus et les responsabilités de toutes les parties prenantes. Les MOA définissent également les frais admissibles et les droits de propriété des projets précisés dans les accords. Les MOA initiaux avaient été conclus pour la période du 1er avril au 31 décembre 2009 et comportaient des frais approximatifs de 213 millions de dollars. Les MOA ont été reconduits jusqu'au 31 mai 2010 en ce qui concerne la ville de Toronto et la CTT et au 30 juin 2010 relativement au YRRTC et à la Région de York.

Dans le cadre de ces accords, les avances ont été versées à la Région de York et à la Commission de transport de Toronto afin de leur fournir un fonds de roulement totalisant 47 421 $ pour financer les projets de mise en valeur entrepris par la Région de York et la Commission de transport de Toronto au nom de Metrolinx. Les fonds avancés sont détenus dans un compte distinct et tout intérêt cumulé sera appliqué au projet.

Au 31 mars 2010, Metrolinx avait passé en charges environ 129,1 millions de dollars relativement à ces projets, y compris les montants suivants qui ont été avancés en prévision des coûts devant être engagés entre le 31 mai et le 30 juin 2010.

	2010	2009
Région de York	**22 732 $**	– $
Commission de transport de Toronto	**24 689**	–
	47 421 $	– $

9. Bail à long terme

	Coût	Amortissementc umulé	2010 Valeur comptable nette	2009 Valeur comptable nette
Bail, Gare Union	32 704 $	3 189 $	**29 515 $**	29 842 $

10. Apports reportés afférents aux immobilisations

Les variations des apports reportés afférents aux immobilisations pour l'exercice se présentent comme suit :

	2010	2009
Solde au début	**2 453 680 $**	1 906 743 $
Apports reçus au cours de l'exercice pour de nouvelles acquisitions		
Province de l'Ontario	**739 919**	603 214
Municipalités	**24 409**	32 657
Gouvernement du Canada	**37 440**	60 225
Montant amorti à titre de produits au cours de l'exercice	**(171 712)**	(149 159)
Solde à la fin	**3 083 736 $**	2 453 680 $

Metrolinx a comptabilisé un manque de fonds dans le financement municipal lié à son programme d'immobilisations. La Province a fourni un financement temporaire de 50 868 $ afin de combler l'insuffisance de l'exercice considéré (54 903 $ en 2009). Le montant cumulé s'établit à 174 801 $. La Province travaillera en collaboration avec ses partenaires municipaux pour trouver une solution au manque de fonds.

11. Cotisations au régime de retraite

Metrolinx offre des prestations de retraite à la presque totalité de ses salariés permanents par l'entremise du Régime de retraite interentreprises des employés municipaux de l'Ontario (« OMERS »). Le montant passé en charges au titre des cotisations au régime de retraite pour l'exercice terminé le 31 mars 2010 s'élève à 8 132 $ (6 441 $ en 2009).

12. Prestations de retraite complémentaires à verser

Le Réseau GO ayant été intégré à la Province en 2002, les salariés syndiqués et non syndiqués ont demandé à la Province de corriger les écarts des prestations à verser aux salariés de Réseau GO. En 1999, lorsque Réseau GO a été transféré de la Province à la Commission des services du Grand Toronto, les régimes provinciaux ont été gelés et un nouveau régime a été établi dans le cadre d'OMERS. Il a été convenu que Réseau GO était responsable de l'obligation au titre du régime de retraite et par conséquent, Réseau GO a procédé à une évaluation actuarielle en date du 1er avril 2007. Les charges du régime comptabilisées au cours de l'exercice s'élevaient à 2 347 $ (2 657 $ en 2009).

À des fins de comptabilisation des prestations complémentaires, Metrolinx a adopté une convention de comptabilisation des gains et des pertes qui excèdent l'amortissement minimal au cours de l'exercice (ce qui signifie la partie des gains cumulés et des pertes cumulées qui dépassent 10 % de l'obligation au titre des prestations constituées, divisés par la durée résiduelle moyenne prévue des années de service).

12. Prestations de retraite complémentaires à verser (suite)

Les données concernant les prestations complémentaires du régime de retraite de Metrolinx se présentent comme suit :

	2010	2009
Obligation au titre des prestations constituées	30 998 $	17 486 $
Juste valeur des actifs du régime	448	383
Situation de capitalisation – déficit du régime	30 550	17 103
Gain actuariel net non amorti (perte actuarielle nette non amortie)	(7 269)	4 432
Passif au titre des prestations constituées	23 281 $	21 535 $

Les actifs du régime, par catégorie, se présentent comme suit :

	2010	2009
Trésorerie investie	21 %	27 %
Trésorerie déposée auprès de l'Agence du revenu du Canda	79 %	73 %
	100 %	100 %

Autres informations au sujet du régime de prestations de Metrolinx :

	2010	2009
Cotisations patronales	300 $	– $
Prestations versées	237 $	138 $

Les hypothèses actuarielles importantes adoptées pour évaluer les obligations au titre des prestations de retraite complémentaires du régime Metrolinx se présentent comme suit :

Taux d'actualisation	–	6,25 % (8,7 % en 2009)
Augmentation du taux de croissance de la rémunération	–	3 % (3 % en 2009)
Taux d'inflation par année	–	2 % (2 % en 2009)
Durée résiduelle moyenne prévue d'activités	–	10 ans (10 ans en 2009)

13. Autres avantages sociaux futurs

Metrolinx offre des régimes d'assurance-vie et de soins de santé postérieurs à l'emploi, ainsi que des prestations de la Commission de la sécurité professionnelle et de l'assurance contre les accidents du travail (« CSPAAT ») et des indemnités de départ des retraités. Le régime n'est pas capitalisé et exige des cotisations nominales des salariés. La presque totalité des salariés actifs à temps plein sont admissibles aux régimes d'assurance-vie et de soins de santé. Un nombre limité de salariés est admissible aux indemnités de départ.

La date d'évaluation des actifs du régime et des obligations au titre des prestations de retraite est le 31 mars de chaque année. L'évaluation actuarielle la plus récente des autres avantages sociaux futurs a eu lieu le 31 mars 2008. Les avantages postérieurs à l'emploi autres que les prestations de retraite comptabilisés au cours de l'exercice se chiffraient à 5 129 $ (5 575 $ en 2009).

À des fins de comptabilisation des avantages sociaux postérieurs à l'emploi autres que les prestations de retraite, Metrolinx a adopté une convention de comptabilisation des gains et des pertes qui excèdent l'amortissement minimal au cours de l'exercice (ce qui signifie la partie des gains cumulés et des pertes cumulées qui dépassent de 10 % l'obligation au titre des prestations constituées, divisés par la durée résiduelle moyenne prévue des années de service).

Les données concernant les avantages sociaux postérieurs à l'emploi autres que les prestations de retraite se présentent comme suit :

	2010	2009
Obligation au titre des prestations constituées	**49 391 $**	33 137 $
Juste valeur des actifs du régime	**–**	–
Situation de capitalisation – déficit du régime	**49 391**	33 137
Gain actuariel net non amorti (perte actuarielle nette non amortie)	**(7 614)**	5 462
Passif au titre des prestations constituées	**41 777 $**	38 599 $

13. Autres avantages sociaux futures (suite)

Autres informations au sujet du régime d'avantages sociaux de Metrolinx :

	2010	2009
Cotisations patronales	**1 951 $**	1 136 $
Prestations versées	**1 951 $**	1 136 $

Les hypothèses actuarielles importantes adoptées pour évaluer les obligations au titre des avantages postérieurs à l'emploi autres que les prestations de retraite de Metrolinx se présentent comme suit :

Taux d'actualisation des avantages postérieurs à l'emploi autres que les prestations de retraite	– 6,20 % (8,5 % en 2009)
Taux d'actualisation pour les obligations de la CSPAAT et des indemnités de départ des retraités	– 5 % (7 % en 2009)
Durée résiduelle moyenne prévue des années de service pour les avantages postérieurs à l'emploi autres que les prestations de retraite	– 14 ans (14 ans en 2009)
Durée résiduelle moyenne prévue des années de service pour les obligations de la CSPAAT	– 10 ans (2009 – 10 ans)
Durée résiduelle moyenne prévue des années de service pour les indemnités de départ des retraités	– 9 ans (9 ans en 2009)
Augmentation du taux de croissance de la rémunération	– 3 % (3 % en 2
Inflation	– 2 % (2 % en 2009)
Taux tendanciel initial moyen pondéré des coûts des soins de santé	– 6,85 % (6,98 % en 2009)
Taux tendanciel final moyen pondéré des coûts des soins de santé	– 4,5 % (4,5 % en 2009)
Augmentation des prestations pour soins dentaires	– 4,5 % (4,5 % en 2009)

14. Actifs nets investis en immobilisations

	2010	2009
Immobilisations	3 803 277 $	2 741 073 $
Dépôts sur terrain	56 485	129 260
Avances sur projets d'investissement	47 421	–
Moins apports de capital reportés utilisés pour l'acquisition d'immobilisations	(3 083 736)	(2 453 680)
	823 447 $	416 653 $

15. Actifs nets détenus en réserve

Les actifs nets détenus en réserve aux 31 mars 2010 et 2009 se détaillent comme suit :

MCOR	21 051 $
Obligation au titre de l'emploi	889
Maintien d'une autoassurance	2 013
Stabilisation	2 379
	26 332 $

16. Engagements

a) Les paiements minimums de location pour des locaux, au cours des cinq prochains exercices, se détaillent comme suit :

2011	3 178 $
2012	2 273
2013	2 116
2014	1 514
2015	685
Par la suite	820
	10 586 $

b) Metrolinx s'est également engagée dans le cadre d'acquisition de différentes immobilisations pour un montant d'environ 1 251 777 $. En outre, la Commission de transport de Toronto et la Région de York ont pris des engagements d'environ 101 688 $ dans le cadre de projets qu'ils mettent en œuvre au nom de Metrolinx.

c) Une partie importante des services offerts par Metrolinx est effectuée par des parties externes. Ces services sont régis par les ententes conclues avec la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (« CN »), le Canadien Pacifique Limitée (« CP ») et Bombardier Inc., ainsi que par quelques ententes de services de moindre importance. Metrolinx a conclu les ententes importantes suivantes d'un montant d'environ 120 000 $ par année :

   i) Convention d'exploitation maîtresse avec le CN se terminant le 31 mai 2010. Des négociations sont en cours relativement à une nouvelle convention avec le CN. La convention existante a été prorogée jusqu'à ce que la nouvelle entente soit conclue.

   ii) Convention de navette avec le CP se terminant le 31 décembre 2010.

   iii) Contrat d'entretien du matériel avec Bombardier se terminant le 31 mai 2013.

   iv) Contrat visant les équipages de train avec Bombardier se terminant le 31 mai 2013.

16. Engagements (suite)

d) À la date de clôture, Metrolinx avait des lettres de crédit en cours totalisant 2 098 $.

e) Le 14 juin 2010, Metrolinx a octroyé un contrat à la société Bombardier relativement à la livraison de 182 véhicules légers sur rail. La valeur du contrat de base s'établit à 770 392 $, exception faite des taxes et de l'indexation. La livraison des véhicules est prévue entre 2013 et 2020. Le financement du contrat provient de la province de l'Ontario par l'entremise du budget en immobilisations de Metrolinx. Les versements seront effectués selon des étapes prescrites au contrat.

f) Le programme d'immobilisations de Metrolinx pour l'exercice se terminant le 31 mars 2011 est d'environ 1,3 milliard de dollars. Les engagements dans le cadre du programme d'immobilisations de Metronlinx seront conclus tout au long de l'exercice.

---

17. Éventualités

a) Diverses poursuites ont été intentées contre Metrolinx pour des incidents survenus dans le cours normal de ses activités. La direction est d'avis que l'issue de ces poursuites, qui sont en suspens, n'aura pas d'incidence importante ou ne peut encore être établie.

b) Metrolinx a une créance litigieuse d'un montant de 3 100 $ auprès d'un propriétaire relativement à un bail. Un montant de 1 200 $ a été prévu par rapport au montant en litige. La direction est d'avis que l'interprétation du bail et la méthode employée pour calculer les frais d'exploitation est convenable et que ses négociations avec le propriétaire seront fructueuses. Les négociations en sont à leurs premières étapes et il est difficile d'en déterminer les résultats avec certitude. Par conséquent, le montant en litige n'a pas été comptabilisé dans les états financiers.

18. Contrat de change à terme

En septembre 2005, de concert avec l'Office ontarien de financement (« OOF »), Réseau GO a attribué un contrat à un fournisseur américain (en dollars américains) pour l'achat de 27 locomotives diesel électriques. À la même date, Réseau GO a conclu une entente avec l'OOF pour l'achat de dollars américains nécessaires pour assurer une certitude en matière de budget. Le contrat stipulait l'achat de 28 112 dollars américains à des taux variant entre 1,1322 et 1,1360. Au 31 mars 2008, une variation de la juste valeur de la couverture économique de 2 918 $ a été comptabilisée à titre de perte de change latente dans les résultats de 2008. Lorsque le contrat est arrivé à échéance au cours de l'exercice terminé le 31 mars 2009, la perte réalisée s'élevait à 773 $, ce qui s'est traduit par un gain de change net au titre du contrat de 2 145 $ pour la période.

19. Opérations entre apparentés

Au cours de l'exercice, Metrolinx a conclu les opérations entre apparentés suivantes :

a) Au cours de l'exercice, le ministère des Transports a réclamé la somme de 4 602 $ (2 540 $ en 2009) à Metrolinx pour les services fournis par le ministère des Transports et la somme de 1 188 $ pour un terrain vendu au ministère des Transports. Au 31 mars 2009, les créditeurs et charges à payer comprenaient un montant à verser au ministère des Transports de 551 $ (969 $ en 2009).

b) Au cours de l'exercice terminé le 31 mars 2010, Metrolinx a fait l'acquisition de 26 locomotives et de 243 voitures-coach à deux étages auprès de la Régie des transports en commun de la région de Toronto (« RTCRT »), lesquelles étaient auparavant louées par Metrolinx, pour un montant de deux dollars. Le transfert de ces biens a été traité comme un apport de la Province correspondant à la valeur comptable nette de ces biens détenus par la RTCRT, lesquels totalisaient 58 536 $. La RTCRT est une société d'État qui relève du ministre des Transports et qui est liée à Metrolinx en vertu de leurs relations respectives avec le ministre des Transports.

   Au cours de l'exercice terminé le 31 mars 2010, Metrolinx a vendu treize locomotives (sept au 31 mars 2009) acquises auprès de la RTCRT. Cette vente s'est traduite par un gain de 2 300 $ (1 381 $ en 2009).

Ces opérations sont évaluées à la valeur d'échange, soit le montant de la contrepartie établi et accepté par les apparentés.